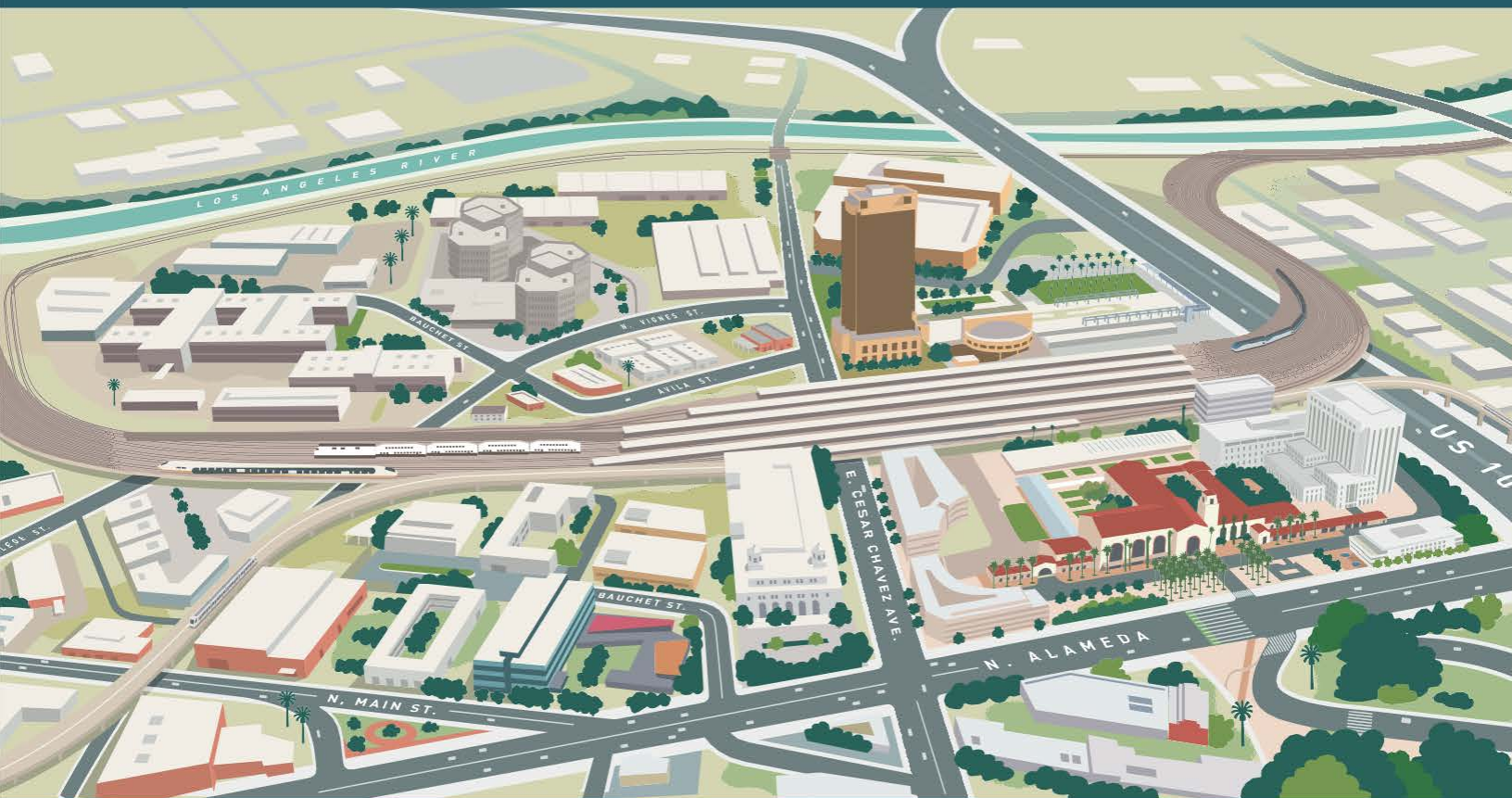


Link Union Station

Resumen ejecutivo del Informe
final de impacto ambiental

Junio de 2019



Metro translates its materials into other languages to help people with limited English skills. Sometimes a translation may lose some of its intended meaning. Therefore, Metro cannot guarantee the accuracy of the converted text. Where there is any question, the English version is always the authoritative version of the Final EIR.

Metro traduce sus materiales a otros idiomas para ayudar a las personas con conocimientos limitados de inglés. A veces, una traducción puede perder parte de su significado. Por lo tanto, Metro no puede garantizar la exactitud del texto traducido. Si tiene alguna duda, la versión en inglés es siempre la versión autorizada de la versión final del EIR.

ES.0 Resumen ejecutivo

ES.1 Introducción

La Autoridad Metropolitana de Transporte del Condado de Los Ángeles (Metro) está proponiendo el proyecto Link Union Station (Link US o proyecto) (proyecto propuesto) para transformar Los Ángeles Union Station (LAUS) de una “estación de extremos de vías” a una “estación de vías de recorrido continuo” con un nuevo vestíbulo para pasajeros que mejoraría la eficiencia de la estación y se acomodaría/adaptaría el al crecimiento futuro y a las demandas de transporte en la región.

Este informe de impacto ambiental (EIR) se ha preparado de conformidad con el Código de Recursos Públicos (PRC) de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA), Sección 21 000 y siguientes, y las Directrices de CEQA (Sección 15 000 y siguientes), promulgadas por la Agencia de Recursos de California y la Oficina de Planificación e Investigación del Gobernador (OPR). El propósito de este documento ambiental es divulgar los posibles impactos ambientales asociados con el proyecto propuesto.

ES.2 Ubicación del proyecto y área de estudio

LAUS se encuentra en 800 Alameda Street en la ciudad de Los Ángeles, California. LAUS está delimitada por la US-101 al sur, Alameda Street al oeste, Cesar Chavez Avenue al norte y Vignes Street al este. La Figura ES-1 representa la ubicación regional y la vecindad general de LAUS.

La Figura ES-2 representa el área de estudio del proyecto, que abarca la extensión del estudio ambiental asociado con los posibles impactos directos, indirectos y acumulativos de la implementación del proyecto. El área de estudio del proyecto incluye tres segmentos principales (Segmento 1: Segmento segmento de garganta; Segmento 2: Segmento segmento del vestíbulo; Segmento 3: Segmento segmento de recorrido continuo). Las condiciones existentes dentro de cada segmento se resumen de norte a sur a continuación.

- **Segmento 1: Segmento segmento de garganta:** este segmento, conocido como la garganta LAUS, incluye el área al norte de las plataformas, desde Main Street al norte hasta Cesar Chavez Avenue al sur. En el segmento de la garganta, todos los trenes que llegan y salen cruzan cinco vías principales dentro y fuera del patio ferroviario, excepto en una ubicación cerca del Puente de la calle Vignes Street, donde las vías se reducen a cuatro vías principales. En la actualidad, el trabajo de en la vía especial que consta de múltiples desvíos e interruptores de doble deslizamiento se usa en la garganta para dirigir a los trenes hacia y desde las vías apropiadas de la plataforma de la terminal asignada.
- **Segmento 2: Segmento segmento del vestíbulo:** este segmento se encuentra entre las avenidas Cesar Chavez Avenue y la carretera US-101 e incluye LAUS, el patio de ferrocarriles ferroviario, las Garden Tracks (extremos de vías donde se almacenan actualmente los vagones de tren privados, justo al norte de las plataformas y adyacentes

a la Línea Dorada existente guiado aéreo), el edificio del Portal Este, el edificio de manejo de equipaje con áreas de estacionamiento y caminos de acceso sobre tierra, las salas de espera/emisión de boletos y el pasaje peatonal con rampas y escaleras de conexión debajo del patio ferroviario.

- **Segmento 3: ~~Segmento~~ segmento de recorrido continuo:** este segmento se encuentra al sur de LAUS y se extiende al este/oeste desde Alameda Street hasta la orilla oeste del río Los Angeles y al norte/sur desde Keller Yard hasta Control Point Olympic. Este segmento incluye la US-101, el corredor de Commercial Street/Ducommun Street, el Yard de mantenimiento de las líneas roja y púrpura de Metro (Division 20 Rail Yard), el Yard de Cisjordania de BNSF, el Keller Yard, las vías principales en la orilla oeste del río Los Angeles, desde Keller Yard hasta Control Point Olympic, y la "Pista principal de Amtrak" que conecta las vías de la línea principal con ~~la instalación~~ las instalaciones de mantenimiento de Los Angeles de Amtrak. Las empresas dentro del segmento de recorrido continuo están principalmente relacionadas con la industria y la manufactura.

El área de estudio del proyecto tiene una red de calles densas que van desde las principales autopistas hasta las calles de las ciudades locales. Los caminos dentro del área de estudio del proyecto incluyen El Monte Busway, US-101, Bolero Lane, Leroy Street, Bloom Street, Cesar Chavez Avenue, Commercial Street, Ducommun Street, Jackson Street, East Temple Street, Banning Street, First Street, Alameda Street, Garey Street, Vignes Street, Main Street, Aliso Street, Avila Street, Bauchet Street y Center Street.

ES.3 Condiciones existentes de Los Angeles Union Station

Los Angeles Union Statiton (LAUS) se inauguró en 1939 y constituye un punto central para el transporte a nivel regional del Sur de California al proporcionar enlaces directos a todos los sistemas de transporte ferroviario de Metro (por ejemplo, líneas Rojo, Violeta y Dorada), al sistemas de trenes de cercanías de Metrolink, al sistema ferroviario interurbano y de larga distancia de Amtrak y a los sistemas de autobús municipales y de Metro.

La infraestructura actual de Los Angeles Union Station no cuenta con la capacidad apropiada en materia operativa y de pasajeros para satisfacer las futuras necesidades de transporte ferroviario. En la actualidad, las operaciones en los patios ferroviarios y la circulación de pasajeros en LAUS se ven limitadas, congestionadas y prácticamente saturadas. La restricción de las vías limitadas de la garganta y de los extremos de las vías en conjunto con la capacidad reducida del vestíbulo que resulta de la configuración existente de los pasajes peatonales y las plataformas, restringieron la capacidad de Metro para adaptarse al aumento previsto en el servicio de transporte ferroviario y de tránsito (incluida su adaptación al sistema de trenes de alta velocidad [HSR]) y al aumento correspondiente a la capacidad de pasajeros dentro de la infraestructura existente.

ES.4 Anteproyecto del informe de impacto ambiental (EIR)

El anteproyecto del proyecto EIR propuesto estaba compuesto por los siguientes principales componentes que también se describen en la Figura ES-3.

- Alineación de las vías compartidas con una nueva vía principal (en total son seis vías principales) y la reconstrucción de la garganta al norte de LAUS.
- Patio ferroviario elevado y un nuevo vestíbulo para pasajeros de nivel superior con un nuevo pasaje ampliado.
- Hasta 10 vías de recorrido continuo (incluida una vía de bucle).

Entre otros componentes del proyecto se pueden mencionar las modificaciones a las calles locales que están al sur de la carretera US-101, que incluye una alineación de Commercial Street, el cierre del enlace entre the Vignes Street y Commercial Street y el encogimiento de Center Street.

ES.5 Versión final del proyecto EIR

Se difundió el anteproyecto del EIR y se puso a disposición para ser sometido a un período de comentarios públicos de 45 días de duración que comenzó el 17 de enero de 2019 y finalizó el 4 de marzo de 2019 en virtud de la Sección 15105 de las Directrices incluidas en la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA). Metro modificó el proyecto propuesto para la versión final del EIR, lo cual se resume a continuación, en función de la cantidad considerable de comentarios recibidos con respecto a varios aspectos de la parte elevada del vestíbulo para pasajeros de nivel superior al igual que el resultado de las recientes actividades de coordinación llevadas a cabo con los socios que financian el proyecto en relación con la ejecución de un servicio de recorrido interoperable. En la Figura ES-4 se muestran las modificaciones al proyecto propuesto.

- **Eliminación del vestíbulo para pasajeros de nivel superior:** el proyecto final EIR comprende modificaciones al pasaje ampliado que se incluyen en el anteproyecto EIR a los fines de agregar comodidades para el tránsito y así eliminar la parte elevada del vestíbulo de pasajeros de nivel superior. El pasaje ampliado que se describe en el anteproyecto EIR se modificará y dejará de tener un ancho de 120 pies para tener 140 pies en la versión final del proyecto a los efectos de incluir un espacio adicional para desarrollar áreas de espera, baños, zonas comerciales, y otras comodidades para pasajeros y a la vez brindar suficiente espacio peatonal para cumplir con la cifra de 2040 pasajeros que se prevé que LAUS tendrá y los puntos de seguridad para cumplir con los códigos de construcción y los requisitos de la norma NFPA 130 (Asociación Nacional de Protección contra el Fuego) para una evacuación segura.
- **Eliminación de la vía de bucle:** en función de la coordinación en curso con los socios de financiación del proyecto y los operadores ferroviarios, se eliminó la vía de bucle descrita en el proyecto. La versión final del proyecto EIR incluye una alineación de la vía de recorrido continuo al norte de Commercial Street para reducir los impactos generales

ocasionados por el proyecto y mejorar la interoperabilidad de los trenes regionales e interurbanos y los trenes pertenecientes al futuro sistema de alta velocidad (HSR) en relación con la línea principal a lo largo de la orilla oeste del río Los Ángeles. Al eliminar la vía de bucle, la alineación hacia el sur de la vía de recorrido continuo de LAUS cambiaría, de 125 pies a 150 pies al norte. De ese modo, se generarían modificaciones derivadas de la infraestructura relacionadas con la vía de recorrido continuo y las mejoras a nivel civil al sur de la carretera US-101. La eliminación de la vía de bucle evitaría que se adquirieran sies propiedades y eliminaría la necesidad de realinear Commercial Street, encoger Center Street o cerrar Vignes Street al sur de la US-101.

- **Eliminación de la construcción del camino de acceso en la propiedad de LAUS:** en función de los comentarios recibidos en los que se expresa una oposición al uso de un camino de acceso ubicado en la extensión sur del campus de LAUS (que proporciona acceso vehicular a la sede central de First 5 LA, La Petite Academy y al edificio del Distrito Metropolitano de Agua del Sur de California [MWD]), se eliminó el camino de acceso de la versión final del proyecto EIR.
- **Eliminación de la construcción por etapas y de las zonas de concentración:** dos áreas de escala y de depósito identificadas en el anteproyecto EIR se eliminarán de la versión final del proyecto EIR debido a que había otros proyectos en construcción por el condado y la ciudad de Los Ángeles en los dos terrenos en donde se había considerado construir previamente las áreas de escala (en otras palabras, las instalaciones para el mantenimiento de autobuses del Departamento de Transporte de la ciudad de Los Ángeles [LADOT] y el Centro de Tratamiento de la Salud Mental del condado de Los Ángeles). En función de la alineación de la vía modificada de recorrido continuo, también se eliminaron dos áreas de escala adicionales ubicadas en la parte sur de Commercial Street, entre Garay Street y Center Street debido a que en la versión final del proyecto EIR se evita generar impactos directos en las propiedades radicadas al sur de Commercial Street.

La versión final del proyecto EIR se analizó conforme a todas las áreas temáticas incluidas en la CEQA a los fines de demostrar que los cambios efectuados al proyecto han sido analizados correctamente en el anteproyecto EIR y que no hay necesidad de volver a hacer circular el EIR. En función de la evaluación medioambiental que se presenta en la Tabla 2-2 de la versión final del EIR, Sección 10.0 de la versión final del EIR y el Apéndice P, se determinó que la versión final del proyecto EIR no generaba impactos considerables ni efectos sustancialmente importantes como el anteproyecto del proyecto EIR.

En la Table ES-1 se resume la comparación de las determinaciones de la importancia según la CEQA entre el anteproyecto y la versión final del proyecto EIR.

Table ES-1. Comparación de las determinaciones de importancia según la CEQA (luego de las medidas paliativas) del anteproyecto EIR y la versión final EIR

Área temática ambiental	Anteproyecto del proyecto EIR		Versión final del proyecto EIR	
	Construcción	Operaciones	Construcción	Operaciones
Uso y planificación de la tierra	Menos significativos	Menos significativos	Similares	Similares*
Transporte	Menos significativos	Importante e inevitable	Similares*	Evitados
Estética	Menos significativos	Menos significativos	Similares	Similares*
Calidad del aire y cambio climático global	Importante e inevitable	Menos significativos	Similares	Similares
Ruido y vibración	Importante e inevitable	Menos significativos	Similares*	Similares*
Recursos biológicos	Menos significativos	Menos significativos	Similares*	Similares
Hidrología y calidad del agua	Menos significativos	Menos significativos	Similares*	Similares*
Geología y suelos	Menos significativos	Menos significativos	Similares	Similares
Peligros y materiales peligrosos	Menos significativos	Menos significativos	Similares*	Similares
Servicios públicos y sistemas de servicios y conservación de la energía	Menos significativos	Menos significativos	Similares*	Similares*
Recursos culturales	Importante e inevitable	No hay impacto	Similares*	Similares*
Servicios públicos	Menos significativos	Menos significativos	Similares*	Similares*

Notas:

Evitados = impactos evitados en comparación con los impactos descritos en el anteproyecto EIR.

Similares = impactos incluidos en la versión final del proyecto EIR que son similares a los impactos incluidos en el anteproyecto del proyecto EIR.

***La magnitud de los impactos se reduce a pesar de las determinaciones de la importancia según la CEQA continúan siendo las mismas.**

ES.3ES.6 Descripción del proyecto la versión final del proyecto EIR

Los componentes de la versión final del proyecto EIR se resumen de norte a sur a continuación y se representan en Figura ES-4.

- **Garganta y patio de rieles ferroviario elevado**: ~~el proyecto propuesto~~ la versión final del proyecto EIR incluye mejoras estructurales y de subsuelo en el segmento 1 del área de estudio del proyecto (segmento de garganta) para aumentar la elevación de las vías que conducen al patio ~~de rieles ferroviario~~. ~~El proyecto~~ La versión propuesta final de EIR incluye la adición de una nueva vía principal en el segmento de la garganta para ascender a un total de seis vías principales para facilitar las operaciones mejoradas para los proveedores de servicios ferroviarios regionales/interurbanos (Metrolink/Amtrak) y adaptarse al sistema de trenes de alta velocidad planeado (HSR) dentro de una alineación de vía compartida. Los trenes regionales/interurbanos y del sistema HSR compartirían las dos vías ~~de p~~principales occidentales en el segmento de la garganta. El patio ~~de ferrocarril ferroviario~~ se elevaría aproximadamente 15 pies. Las nuevas plataformas de pasajeros ~~con toldos individualizados~~ se construirían en el patio ~~de ferrocarril ferroviario~~ elevado, con ~~el supuesto~~ la hipótesis subyacente de que la infraestructura de la plataforma y los elementos de circulación vertical asociados (VCE) (escaleras, escaleras mecánicas y ascensores) se ~~modificarán~~ modificarían en una fecha posterior para ~~acomodar~~ adaptar el ~~Sistema~~ sistema de HSR. La plataforma 1 que se utiliza con para la Línea Dorada se prolongaría y también podría elevarse para optimizar la circulación de pasajeros este/oerste. Los puentes ferroviarios existentes en el segmento de la garganta en Vignes Street y Cesar Chavez Avenue también serían reconstruidos. Al norte del punto de control de Chavez, ~~el proyecto propuesto~~ la versión final del proyecto EIR también incluye mejoras de seguridad en el cruce público de Main Street en la orilla oeste del río Los Ángeles (medianas, réplicas, señales y sistemas de puertas para peatones y vehículos) para facilitar la implementación futura de una zona tranquila por la ciudad de Los Angeles. Angeles.
- **Primer vestíbulo para pasajeros por encima del grado con nNuevo pasaje ampliado y modificado**: ~~el proyecto propuesto~~ la versión final del proyecto EIR ~~incluye~~ incluiría la expansión del pasaje peatonal existente un vestíbulo para pasajeros por encima del grado con un nuevo corredor ampliado en el segmento 2 del área de estudio del proyecto (segmento del concurso) para edificar un pasaje de 140 pies de ancho a los fines de adaptarse al aumento sustancial en la capacidad de pasajeros y que tendrá comodidades mejoradas para los pasajeros, y a la vez proporcionara puntos de seguridad para cumplir con el código de construcción y los requisitos de la norma NFPA 130 para la evacuación segura. El nuevo pasaje ampliado y modificado y sus correspondientes mejoras en el vestíbulo facilitarían la ejecución de mejoras para la circulación de los pasajeros por debajo del patio de ferroviario y proporcionaría un espacio para llevar a cabo funciones de apoyo auxiliar (~~El primer vestíbulo para pasajeros por encima del grado con un nuevo pasaje ampliado incluiría un espacio dedicado a la circulación de pasajeros, áreas de~~

~~espera, funciones de apoyo auxiliar (usos internos, manejo de equipaje, etc.), tiendas minoristas que prestan servicios de tránsito, usos de oficina/comerciales, etc.) y espacios abiertos y terrazas. El nuevo primer vestíbulo para pasajeros crearía y a la vez generaría una oportunidad para un espacio al aire libre orientado a la comunidad con nuevas plazas al este y al oeste del patio ferroviario elevado (Plazas Este y Oeste).y Se mejoraría la prestación de mejoraría la accesibilidad de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA) en LAUS. La parte elevada del vestíbulo para pasajeros de nivel superior se ubicaría sobre el patio ferroviario, aproximadamente 90 pies sobre el grado existente con nuevas plazas al este y al oeste del patio ferroviario elevado (Plazas Este y Oeste). El nuevo pasaje ampliado se ubicaría debajo del patio ferroviario para brindar más opciones y conveniencia en el recorrido de los pasajeros. Los servicios de venta de boletos y equipaje de Amtrak se realizarían en dos ubicaciones en los extremos este y oeste de LAUS, y se construirían nuevos carruseles dentro del nuevo pasaje ampliado dentro de una ubicación centralizada debajo del patio ferroviario. El Se construiría un vestíbulo para pasajeros de nivel superior incluye un toldo sobre la Plaza Oeste que podría tenerde hasta 70 pies de altura, con toldos individuales que se extenderían hasta 25 pies sobre cada plataforma o bien, también se podría construir un gran toldo que se extendería hasta 75 pies de altura por encima del patio ferroviario. Asimismo, también se ejecutaría las mejoras y se instalarían las comodidades, que incluyen un toldo nuevo o modificado y los equipamientos a lo largo de la plataforma 4 durante esta condición provisional. El nuevo pasaje ampliado y modificado y las correspondientes mejoras al vestíbulo serían modernos en términos de funcionales y con elementos mejorados en seguridad, contarían con accesibilidad según la ley ADA y comodidades para los pasajeros de conformidad con los objetivos básicos del proyecto. También se construirían nuevos elementos de circulación vertical a lo largo del vestíbulo para mejorar los movimientos de pasajeros en todo el LAUS al tiempo que se cumplen los requisitos del código de egreso de la ADA y la Asociación Nacional de Protección contra Incendios (NFPA).~~

- ~~Vías de recorrido continuo: el proyecto propuesto la versión final del proyecto EIR incluye hasta 10 nuevas vías de recorrido continuo (incluida sin una nueva vía de bucle) al sur de LAUS en el segmento 3 del área de estudio del proyecto (segmento de recorrido continuo). A los efectos de mejorar la interoperabilidad de los diversos proveedores de servicios ferroviarios, se construirán vías Las vías de de recorrido continuo que se extenderán desde LAUS hasta la zona donde se ubica la vía principal de AmTrak sobre una infraestructura "común" para soportar los trenes regional/interurbano y del sistema HSR. Mientras tanto las estructuras consideradas como vías de recorrido continuo y los terraplenes se construirán lo suficientemente ancho como para facilitarían las conexiones para trenes regionales/interurbanos y HSR desde LAUS a las vías de la línea principal en la orilla oeste del río Los Angeles. Un viaducto/plataforma "común" sobre Estados Unidos 101 y el terraplén al sur de Estados Unidos 101, desde Vignes Street hasta Center Street, se construiría lo suficientemente ancho como para soportar el servicio de transporte ferroviario de recorrido continuo regional/interurbano y aquellos que ya se encuentran en la fase de construidos como también aquellos servicios de trenes que~~

prestarán en el futuro un servicio, y el servicio futuro de recorrido continuo en condiciones de HSR-y durante la fase de construidos para el sistema HSR planeado.

El proyecto propuesto La versión final del proyecto EIR también requeriría modificaciones en las calles locales y de la carretera US-101 y locales (incluyendo se incluyen posibles cierres de calles y modificaciones geométricas); señal de ferrocarril, control positivo de trenes (PTC) y mejoras relacionadas con las comunicaciones; modificaciones a la plataforma y vías del tren ligero de la Línea Dorada; modificaciones a las vías de la línea principal en la orilla oeste del río Los Angeles; modificaciones a Keller Yard y BNSF West Bank Yard (First Street Yard); modificaciones a la vía principal de Amtrak; nuevas-nuevas vías derechos de acceso-paso a la vía del ferrocarril (ROW); fila adicional derechos de paso adicionales; nuevas utilidades servicios públicos; reubicaciones de servicios públicos, reemplazos y abandonos; y nuevas instalaciones de drenaje/mejoras en la calidad del agua.

Sobre la base de los compromisos de financiación, se propone el desarrollo del proyecto en dos fases principales:

- **Fase A:** ejecución de intervenciones tempranas y mejoras provisionales principalmente relacionadas con la infraestructura de las vías de recorrido continuo a nivel regional e interurbano al sur de LAUS y las modificaciones necesarias en términos de señales, modificaciones de carreteras y adquisiciones de propiedades para facilitar un nuevo servicio de recorrido continuo que se desarrollaría bajo condiciones transitorias. (Fase A: 2026).
- **Fase B:** se construirían nuevas vías principales, un patio ferroviario elevado y un nuevo pasaje ampliado y modificado en la etapa de construcción total. (Fase B: 2031).

La ejecución del sistema de HSR planificado se llevaría a cabo a partir del año 2033 y este escenario se identifica bajo el nombre construcción total con HRS.

Figura ES-1. Ubicación del proyecto y vecindad regional



Leyenda

- Ubicación del proyecto

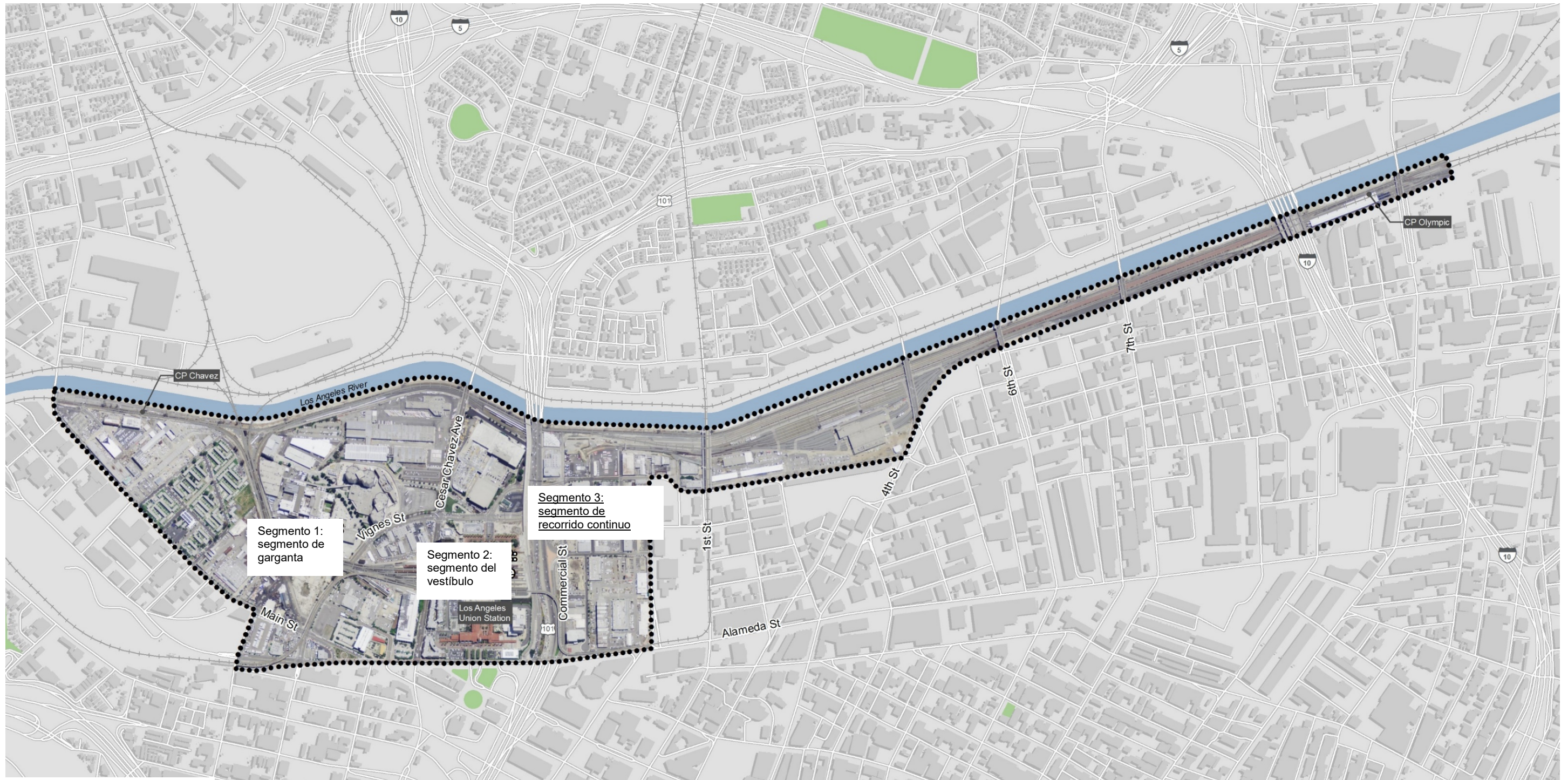


0 Miles 10

ABURNVALL4202016 G:\GIS_PRODUCTION\PROJECTS\ILAMETROTRANS_011929\SCRIP_232096\MAP_DOCS\MXD\EIR\REGIONAL.MXD

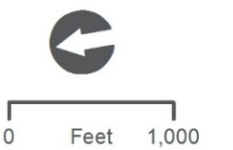
(ESTA PÁGINA SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE)

Figura ES-2. Área de estudio del proyecto



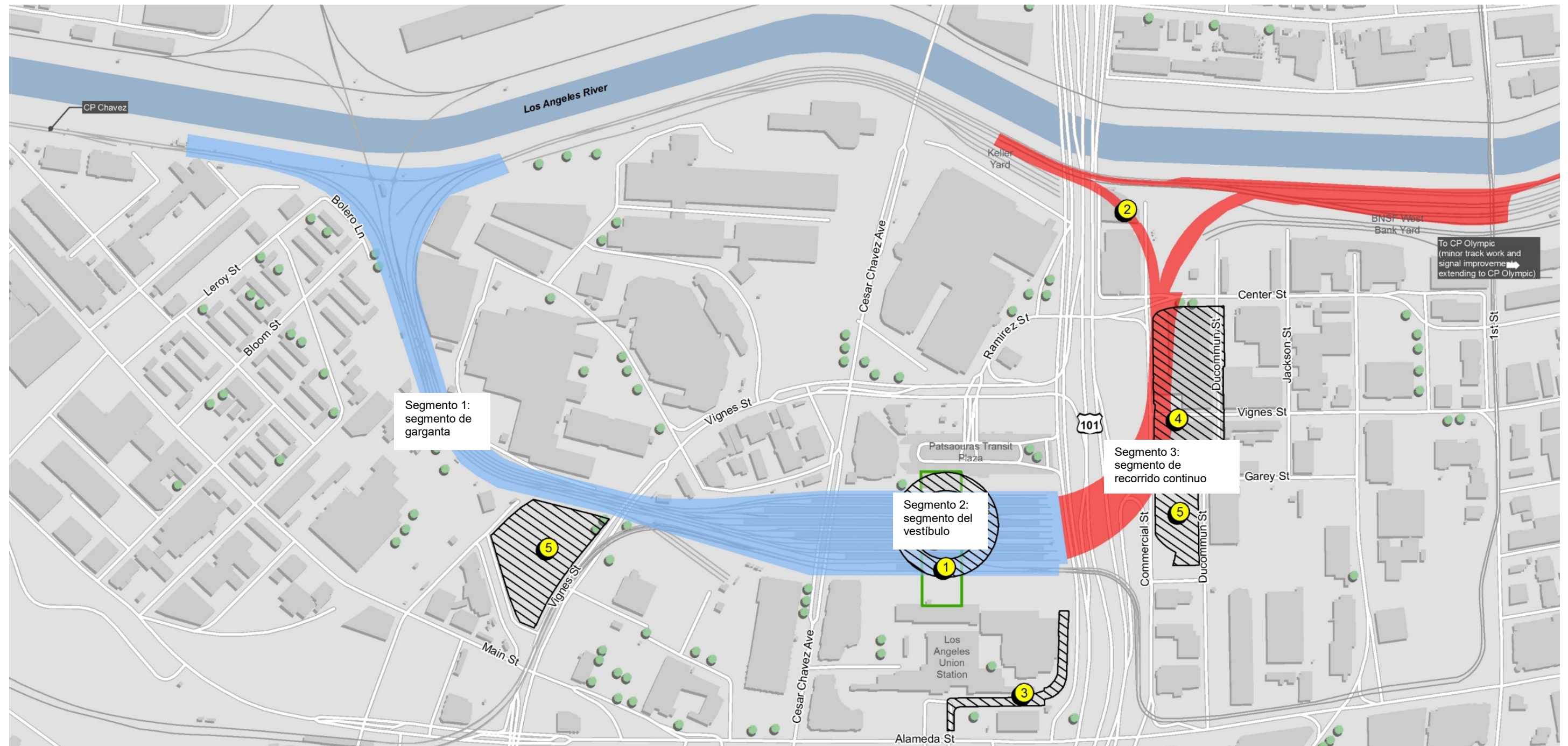
Leyenda

●●●● Área de estudio del proyecto



(ESTA PÁGINA SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE)

Figura ES-3. Componentes principales del proyecto anteproyecto del proyecto de EIR y modificaciones al proyecto propuesto



Leyenda

- 1 Garganta y patio ferroviario elevado
- F Vías de recorrido continuo
- A Vestíbulo para pasajeros de nivel superior con un pasaje nuevo y modificado

 Eliminó del anteproyecto EIR

- 1 Eliminación del vestíbulo para pasajeros de nivel superior/Cambios al nuevo pasaje modificado
- 2 Eliminación de la vía de bucle
- 3 Eliminación de la carretera de acceso para la construcción
- 4 Eliminación de los impactos a las propiedades
- 5 Eliminación de las zonas de escala de la construcción



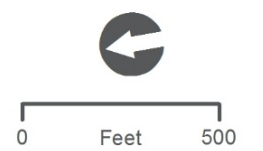
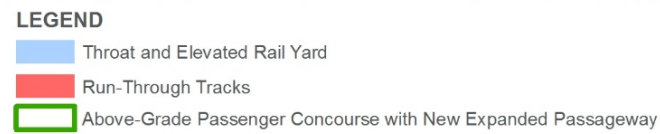
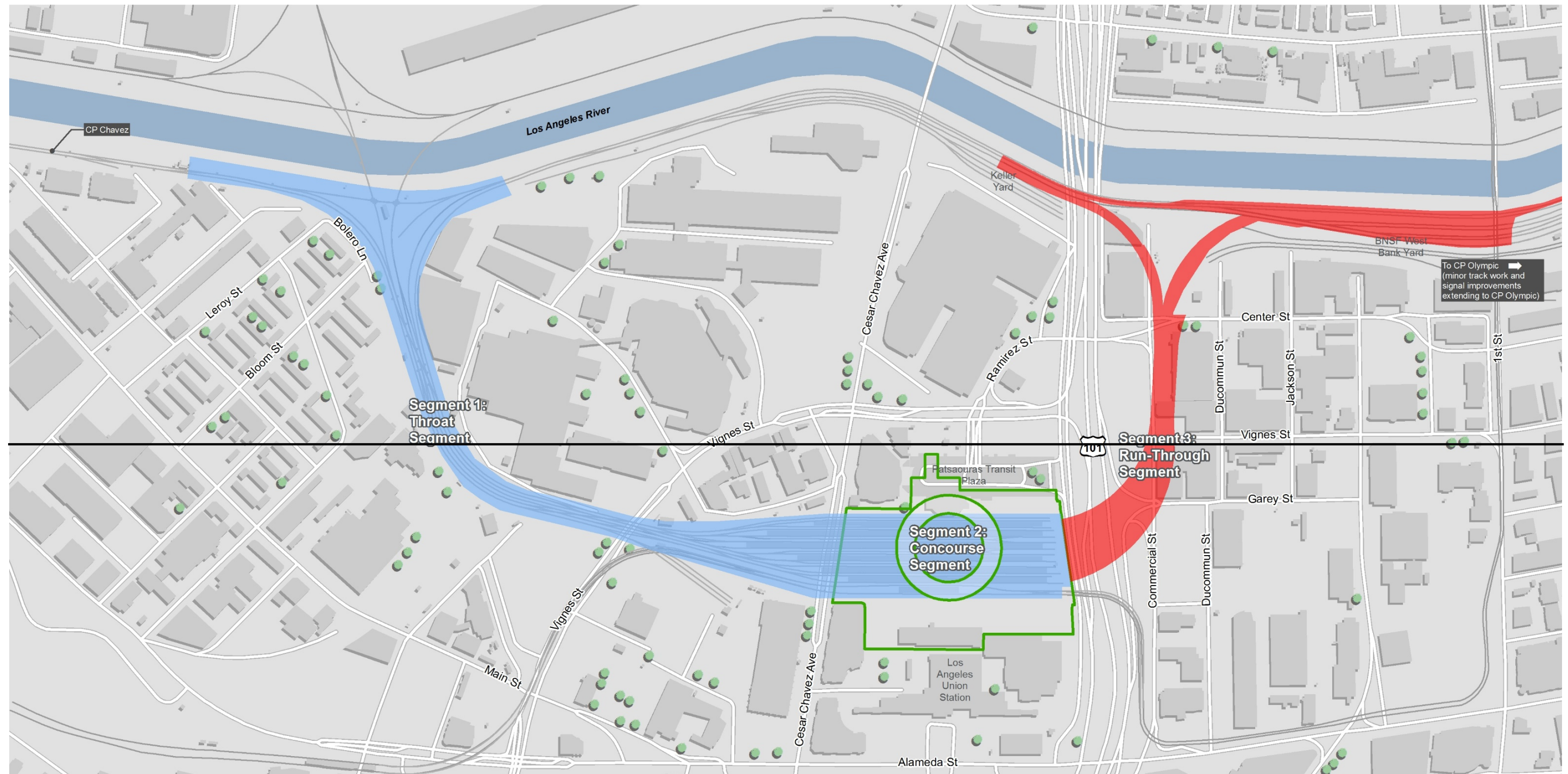
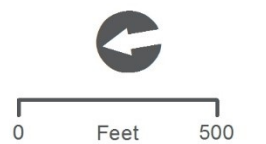
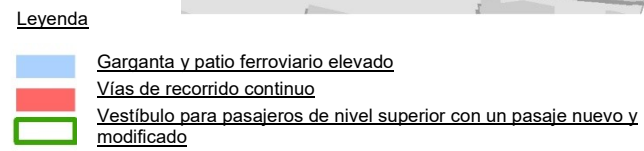
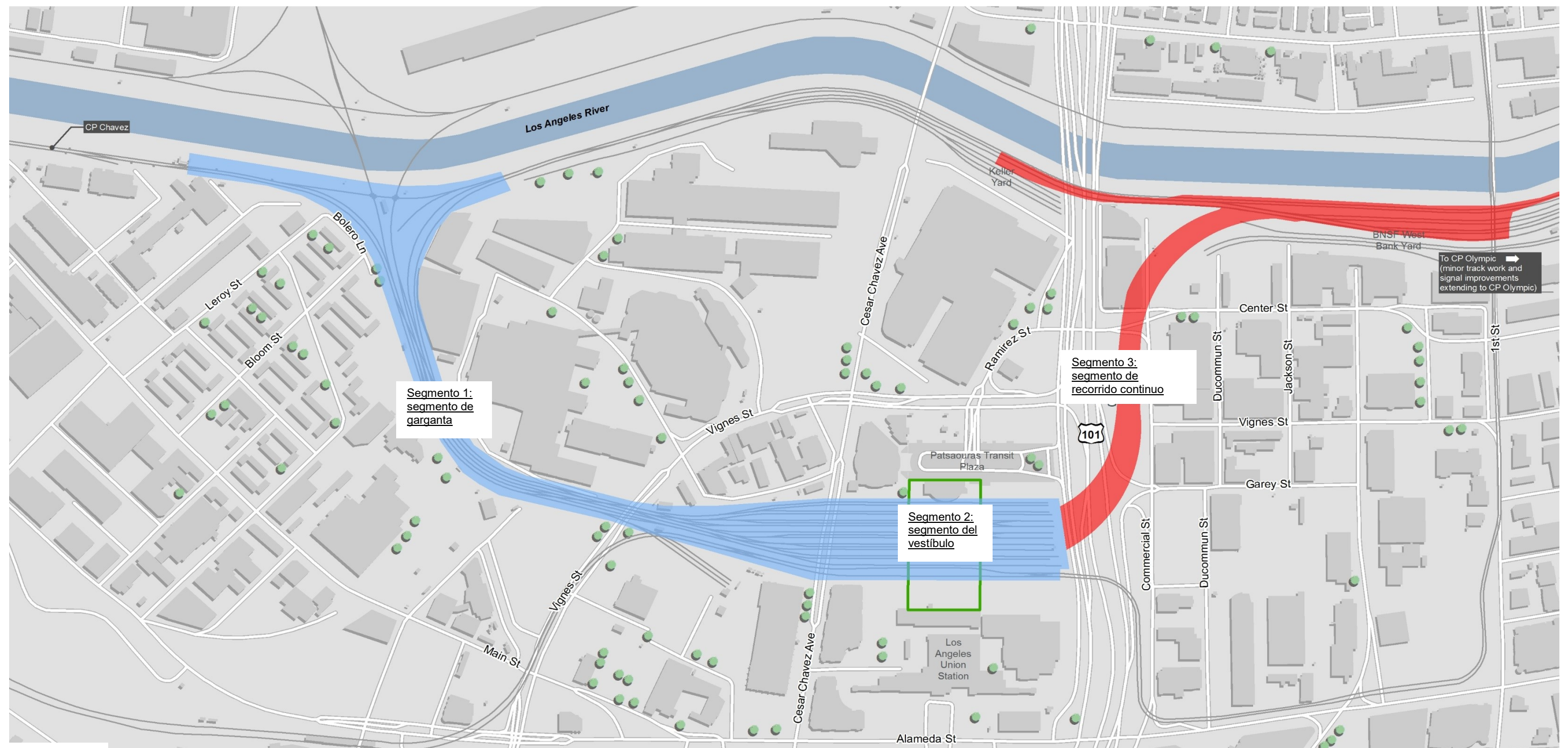


Figura ES-4. Componentes principales de la versión final del proyecto EIR



(ESTA PÁGINA SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE)

ES.4ES.7 Objetivos del proyecto

Metro identificó los siguientes objetivos ~~para relacionados implementar con la ejecución del~~ proyecto propuesto:

- Reducir las restricciones de movimiento del tren que resultan de la operación del extremo de la conexión mediante la provisión de un servicio de paso consistente con el *Plan de Ferrocarriles del Estado de California* (Caltrans 2018) y el Programa de Expansión Ferroviaria Optimizada del Sur de California (SCORE).
- Proporcionar un vestíbulo para pasajeros ampliado en LAUS que ~~es sea~~ funcionalmente moderno ~~en y tenga~~ elementos de seguridad mejorados, accesibilidad según la Ley ADA y comodidades para pasajeros.
- Diseñar la infraestructura de la vía y la plataforma en LAUS necesaria para adaptarse al sistema de HSR planeado de acuerdo con la Proposición 1A de California (Ley de trenes de alta velocidad), aprobada en 2008.
- Mantener el servicio ferroviario/de tránsito y minimizar la interrupción de los desplazamientos durante la construcción en la mayor medida posible.
- ~~Evite Evitar y minimice minimizar~~ los impactos en los recursos ambientales sensibles en la mayor medida posible, incluidos, entre otros, los recursos históricos.
- Contribuir a una reducción regional de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y las millas recorridas por vehículo (VMT).

ES.5ES.8 Participación anticipada de la agencia

Se anticipa que las siguientes agencias participarán durante el desarrollo y construcción del proyecto:

- Administración Federal de Ferrocarriles (FRA)
- Autoridad de Ferrocarriles de Alta Velocidad de California (CHSRA)
- Autoridad Regional de Ferrocarriles del Sur de California (SCRRA)
- Departamento de Transporte de California (Caltrans)
- Administración Federal de Tránsito (FTA)
- Ciudad de Los Angeles Ángeles
- Oficial Estatal de Preservación Histórica (SHPO)
- Ciudad Condado de Los Angeles Ángeles
- Agencia de Corredor Ferroviario Los Ángeles-San Diego-San Luis Obispo (LOSSAN)
- Amtrak
- Agencia de Protección Ambiental de California (Cal/EPA)
- División de Seguridad y Salud Ocupacional de California ~~(Cal/OSHA)~~
- Comisión de Patrimonio Nativo Americano (NAHC)

- Comisión de Servicios Públicos de California (CPUC)
- Departamento de Control de Sustancias Tóxicas de California (DTSC)
- Junta Regional de Control de Calidad del Agua (RWQCB), Región 4
- Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG)
- Distrito de Administración de la Calidad del Aire de la Costa Sur (SCAQMD)

ES.6ES.9 Agencias responsables y fiduciarias de la CEQA

La información en este EIR también puede ser utilizada por otras agencias involucradas ~~en~~ en el proyecto que tienen una responsabilidad conforme a la CEQA, que incluyen, entre otras, las siguientes:

- Caltrans
- CHSRA
- SCRRA
- Ciudad de Los Ángeles

El Departamento de Pesca y Vida Silvestre (CDFW) es una agencia fiduciaria de la CEQA (Sección 15386 [a] de las Directrices de la CEQA) y debe ser ~~notificada~~ notificado si el proyecto involucra peces y vida silvestre de plantas nativas, áreas de vida silvestre y reservas ecológicas raras y en peligro de extinción del estado.

ES.7ES.10 Permisos anticipados, acciones discrecionales y aprobaciones de la agencia

Las ~~Directrices~~ Directrices de la CEQA requieren que un EIR identifique las aprobaciones regulatorias anticipadas para un proyecto. Esto incluye una lista de agencias responsables distintas de la agencia líder, que tienen la autoridad de aprobación discrecional sobre el proyecto. Se espera que las siguientes agencias, como mínimo, utilicen este EIR para acciones discrecionales y procesos de permisos relacionados con el proyecto:

- **Metro:** Metro es responsable de adoptar ~~hallazgos~~ fundamentos de hecho, un programa de monitoreo ~~e~~ y de elaboración de informes de medidas paliativas ~~(MMRP)~~ y una declaración de consideraciones primordiales, junto con la certificación del EIR. Metro, como propietario del proyecto, también sería responsable de administrar la construcción del proyecto.
- **Caltrans:** Caltrans es responsable de emitir un permiso de invasión para la infraestructura propuesta dentro de ~~la~~ la ROW de Caltrans.
- **Ciudad de Los Angeles** ~~Los Angeles~~ Ángeles: la ciudad de Los Angeles ~~Los Angeles~~ Ángeles es responsable de procesar cualquier enmienda al plan general que pueda ser necesaria para las modificaciones de las carreteras relacionadas con el proyecto o las vacaciones en la calle

para reclasificar las carreteras según corresponda dentro del Plan de movilidad 2035 (Ciudad de Los Angeles 2015). La ciudad de Los Angeles también puede requerir que el contratista busque aprobaciones o excepciones a las restricciones de ruido durante por la noche durante la construcción. También pueden requerirse aprobaciones para mejoras de obras civiles/públicas o modificaciones de tiempo de la señal de tráfico.

- **CHSRA:** CHSRA es responsable de la implementación del sistema de HSR planeado a través de los límites del proyecto. El EIR de EE-UU. Link se adapta al sistema de HSR planificado y a la infraestructura propuesta y se prevé que se refleje como una condición existente en los documentos ambientales preparados para las Secciones del Proyecto de Burbank a Los Ángeles y Los Ángeles a Anaheim.

Se establecerían acuerdos cooperativos con terceros entre Metro y una variedad de entidades públicas y privadas para implementar varias mejoras de infraestructura relacionadas con el proyecto.

~~ES.8~~ **ES.11** Resumen de impactos y medidas paliativas

La Tabla ES-2 resume los impactos ambientales relacionados con el proyecto la versión final del proyecto EIR, las medidas paliativas y el nivel de importancia después de la mitigación asociada, de corresponder con el proyecto propuesto. Los análisis detallados de estos temas se proporcionan en la Tabla ES-2, la Sección 10.0 y el Apéndice P de esta versión final del proyecto EIR. Sección 3.2 a la Sección 3.13 de este EIR.

~~ES.9~~ **ES.12** Impactos ambientales significativos e inevitables

La Sección 15216.2 (b) de las Directrices de CEQA requiere que los EIR incluyan una discusión de cualquier impacto ambiental significativo que no pueda evitarse si se implementa el proyecto. La Tabla 2-2 y la Sección 10.0 de la versión final del proyecto de EIR secciones 3.2 a 3.13 de este EIR proporcionan un análisis detallado de todos los impactos ambientales significativos relacionados con el proyecto con la versión final; identifica medidas paliativas factibles, donde cuando estén disponibles, que podrían evitar o reducir estos impactos significativos; y presenta una determinación de si estas medidas paliativas reducirían estos impactos a un nivel menos que significativo. La Sección 4.0, Impactos acumulativos, de este EIR identifica los impactos acumulativos significativos que resultan de los impactos combinados del proyecto y los proyectos relacionados considerados en el análisis acumulativo. Si un impacto específico en cualquiera de estas secciones no puede reducirse completamente a un nivel menos que significativo, se considera un impacto significativo e inevitable.

La implementación del proyecto propuesto la versión final del EIR resultaría en ocasionaría impactos significativos e inevitables en las siguientes áreas de problemas: transporte, calidad del aire, ruido y recursos culturales. Los siguientes impactos serían significativos e inevitables incluso después de la implementación de las medidas paliativas:

Construcción (a corto plazo)

- Calidad del aire (las emisiones en la construcción excederían el criterio diario de contaminantes del SCAQMD y los umbrales de importancia localizados)
- Ruido (los niveles de ruido diurno y nocturno de la construcción excederían los umbrales en William Mead Homes y Mozaic Apartments)

Operaciones (a largo plazo)

- ~~Transporte (mayores retrasos en una intersección [Intersección n.º 2: Garey Street y Commercial Street] en 2031 y 2040 con las condiciones del proyecto excederían las pautas del Departamento de Transporte de la ciudad de Los Ángeles [LADOT])~~
- Recursos culturales (cambio adverso sustancial en la importancia de los siguientes recursos históricos: LAUS y Vignes Street Undercrossing y Friedman Bag Company: edificio de la división textil)

Si la Junta de Metro aprueba el proyecto con impactos significativos e inevitables, se requiere que Metro ~~conforme a la CEQA~~ prepare una declaración de consideraciones primordiales conforme a la CEQA.

ES.10 ES.13 Alternativas del proyecto

La Sección 15126.6 (a) de las Directrices de la CEQA requiere que un EIR "describa un rango de alternativas razonables para el proyecto, o para la ubicación del proyecto, que posiblemente lograría la mayoría de los objetivos básicos del proyecto, pero evitaría o sustancialmente disminuiría cualquiera de los efectos significativos del proyecto y evalúe los méritos comparativos de las alternativas". A continuación se proporciona un resumen de las alternativas evaluadas en este EIR:

- **Alternativa sin proyecto/sin ~~compilación~~ construcción:** la alternativa sin proyecto/sin compilación supone que el proyecto no se implementaría. LAUS no se transformaría de una estación de extremos de vías a una estación de vías de recorrido continuo y el pasaje peatonal de 28 pies de ancho continuaría sirviendo como la conexión principal de este a oeste para los pasajeros en LAUS. Debido a las restricciones de la configuración actual del extremo de pistas, se supone que los movimientos del tren a través de LAUS son similares a las condiciones existentes. La capacidad operativa en LAUS no se mejoraría para satisfacer las demandas del sistema ferroviario más amplio, lo que limitaría aún más la capacidad de Metro para adaptarse a las demandas de viajes previstas en LAUS.
- **Alternativa de construcción:** las principales diferencias entre el proyecto propuesto y la alternativa de construcción están relacionadas con las vías principales al norte de LAUS y el nuevo vestíbulo para pasajeros. La alternativa de construcción incluye la reconstrucción de la garganta con dos nuevas vías principales que se producirían fuera de la ~~ROW~~ derecho de paso del ferrocarril existente, lo que facilitará una alineación de vías ~~dedicada~~ específica con un total de siete vías principales. Se requeriría la

reconfiguración de Bolero Lane y Leroy Street. La alternativa de construcción incluye un vestíbulo para pasajeros a nivel. Todos los demás elementos de infraestructura son similares al proyecto propuesto.

- **Alternativa de impacto histórico reducido:** el propósito de la alternativa de impacto histórico reducido es evitar o reducir sustancialmente los impactos significativos sobre los recursos históricos, los recursos arqueológicos y los recursos paleontológicos. La alternativa de impacto histórico reducido incluye la preservación del pasaje peatonal existente, la reutilización de las estructuras ~~históricas~~ históricas existentes de dosel del cobertizo ~~de en formar de mariposas existentes~~ mariposa, la preservación de los pasos inferiores de la Avenida Cesar Chavez Avenue y los Undercrossings de Vignes Street, y ninguna modificación al Puente de North Main Street.

~~En la Sección 5.0, Alternativas, de este EIR, se brinda un análisis discusión detallada detallado de las alternativas al proyecto propuesto se proporciona en la Sección 5.0, Alternativas, de este EIR.~~

~~ES.11~~ **ES.14** Alternativa Ambientalmente Superior de la CEQA

La alternativa de ~~no sin proyecto/no sin construcción~~ evitaría los impactos de construcción y operativos identificados para el proyecto propuesto. Sin embargo, la alternativa de ~~no sin proyecto/no sin construcción~~ no cumple con los objetivos del proyecto. Además, las Directrices de la CEQA, Sección 15126.6 (e) requieren que, si la alternativa ambientalmente superior es la "alternativa sin proyecto", el EIR también debe identificar una alternativa ambiental superior entre las otras alternativas.

En comparación con el proyecto propuesto, la alternativa de impacto histórico reducido reduciría los impactos en los recursos culturales (recursos históricos, recursos arqueológicos y recursos paleontológicos). Por lo tanto, la alternativa de impacto histórico reducido se considera la alternativa ambientalmente superior. Esta alternativa cumpliría con todos los objetivos del proyecto, con la excepción de proporcionar un vestíbulo para pasajeros ampliado en LAUS que ~~es sea~~ funcionalmente moderno ~~con que tenga~~ elementos de seguridad mejorados, accesibilidad según Ley ADA y comodidades para los pasajeros.

~~ES.12~~ **ES.15** Áreas de controversia

La Sección 15123 (b) (2) de las Directrices de la CEQA requiere que un EIR identifique las áreas de controversia que conoce la agencia líder, incluidas las cuestiones planteadas por las agencias y el público.

Durante el período de comentarios públicos para el Aviso de preparación (NOP), se recibieron varias cartas de comentarios sobre el proyecto. Los comentarios presentados en el NOP durante la revisión pública y el período de comentarios se incluyen en el Apéndice A de este EIR. En general, las áreas de posible controversia conocidas por Metro incluyen recursos culturales e

impactos en la construcción (tráfico, calidad del aire, ruido y vibración, y calidad del agua). Estas cuestiones se consideraron en la preparación de este EIR, cuando ~~corresponde~~ fue apropiado, y se abordan en el análisis de impacto ambiental presentado en las Secciones 3.2 a 3.13 (anteproyecto del proyecto EIR) y la Tabla 2-2, la Sección 10.0 y el Apéndice P (versión final del proyecto EIR) de este EIR. Las áreas de controversia conocidas se resumen brevemente a continuación.

- **Recursos culturales:** se ubican múltiples recursos culturales dentro del área de estudio del proyecto. Estos recursos incluyen, pero no se limitan a, LAUS, Oficina de Correos de los Estados Unidos (EE. UU.) —Anexo de la Terminal de Los Angeles, William Mead Homes, Mission Tower, Macy Street School, Thomas Barabee Warehouse & Store, Friedman Bag Company— División de Textiles y cinco puentes que cruzan el río de Los Angeles. Un recurso cultural tribal y un sitio arqueológico, Sitio arqueológico P-001575, también se han identificado dentro del área de estudio del proyecto.
- **Impactos en la construcción:** se identificaron inquietudes relacionadas con la construcción del proyecto que se relacionarían con las siguientes áreas temáticas:
 - *Tráfico:* las carreteras y las intersecciones pueden estar sujetas a desvíos temporales y bloqueos de carril. Existe el potencial de impactos en el sistema estatal de carreteras, incluido el la US-101.
 - *Ruido:* el ruido puede exceder los estándares de ruido aplicables y podría afectar a los receptores sensibles.
 - *Calidad del aire:* la construcción del proyecto puede tener un impacto potencial en la calidad del aire y el riesgo para la salud de los receptores sensibles cercanos.
 - *Calidad del agua:* la construcción del proyecto puede resultar en escorrentía de aguas pluviales y en posibles impactos en cuerpos de agua deteriorados.
 - *Materiales peligrosos:* existe la posibilidad de encontrar suelos contaminados u otros medios contaminados con materiales peligrosos durante la construcción.

~~ES.13~~ **ES.16** Cuestiones que deberá resolver el Órgano de toma de decisiones

La Sección 15123 (b) (3) de las Directrices de la CEQA requiere una discusión de los problemas que deben resolverse, incluida la elección de alternativas y si o cómo mitigar los impactos significativos. La Junta del Metro decidirá si los impactos significativos asociados con el uso y la planificación del suelo, el transporte y el tráfico, la estética, la calidad del aire, el ruido, los recursos biológicos, la hidrología y la calidad del agua, la geología y los suelos, los peligros y materiales peligrosos, los servicios públicos/sistemas de servicio y la energía la conservación, los recursos culturales y los servicios públicos se han mitigado completamente por debajo de un nivel de importancia. Además, la Junta determinará si se deben adoptar consideraciones primordiales para los impactos significativos e inevitables asociados con ~~consideraciones primordiales para los impactos significativos e inevitables asociados con el~~ ~~transporte y el tráfico~~, la calidad del aire, el ruido y los recursos culturales. La Junta también decidirá si alguna de las alternativas del proyecto reduce sustancialmente los impactos significativos al tiempo que

sigue cumpliendo con los objetivos clave del proyecto y si una de las alternativas podría ser aprobada.

(ESTA PÁGINA SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE)

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen			
Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
Sección 3.2: Uso de la tierra y planificación			
<p>Umbral 3.2-A: dividir físicamente físicamente dividir una comunidad establecida</p> <p>El proyecto propuesto no dividiría físicamente una comunidad establecida.</p>	<p><i>Construcción</i> Sin impacto</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i>☐ Sin impacto</p>	No es necesaria la aplicación de medidas paliativas.	<p><i>Construcción</i> Sin impacto</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i>☐ Sin impacto</p>
<p>Umbral 3.2-B: Conflicto-conflicto con cualquier plan, política o regulación de uso de la tierra aplicable de una agencia con jurisdicción sobre el proyecto adoptado con el fin de evitar o mitigar un efecto ambiental.</p> <p><i>Operaciones</i></p> <p>Los posibles conflictos con los planes que promueven la sostenibilidad, la conectividad y las conexiones no motorizadas del vecindario desde LAUS hasta el río Los Ángeles.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Significativo</p> <p><i>Indirecto</i>☐ Sin impacto</p>	<p><i>Operaciones</i></p> <p>LU-1 Implementar medidas de gestión de la demanda de transporte para mejorar la conectividad del vecindario. Metro debe implementar un programa de gestión de la demanda de transporte para mejorar la conectividad del vecindario al tiempo que minimiza la demanda de viajes de vehículos de un solo ocupante en el área de estudio del proyecto. Metro, en coordinación con la ciudad de Los Ángeles, proporcionará conexiones futuras desde LAUS al río de Los Ángeles que podrían incluir, entre otras, una o más de las siguientes mejoras de infraestructura en el área de estudio del proyecto:</p> <p>Puente peatonal/de bicicleta sobre la US-101 desde LAUS hasta el río Los Ángeles</p> <p>Nuevos carriles para bicicletas a lo largo de Commercial Street entre Garey Street y Alameda Street</p> <p>La infraestructura de transporte activo se coordinará con la ciudad de Los Ángeles y se diseñará y</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i>☐ Sin impacto</p>

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>construirá para maximizar la; conforme al Plan maestro de revitalización del río Los Ángeles, a las directrices RIO para la superposición de distritos, la evaluación de vecindarios sostenibles de LAUS, el plan de movilidad de la ciudad de Los Ángeles, el proyecto sobre el caudal del río Los Ángeles de Metro y el proyecto de mejoras en la explanada y entrada de Union Station de Metro while also minimizing the demand for trips by single-occupant vehicles in the project study area para aplicar las medidas paliativas al impacto importante identificado, Metro, en coordinación con la ciudad de Los Ángeles, implementará carriles para bicicletas clase II o tipo IV que consistirán de pavimento separado por tiras y bolardos (no se requieren de derechos de paso adicionales ni terraplenes elevados) a lo largo de Commercial Street desde Alameda Street a Center Street, lo cual mejorará la conectividad del vecindario al sur de la US-101. Si se identifican necesidades adicionales de financiación, es posible ejecutar la construcción de un puente peatonal y para bicicletas por encima de la carretera US-101, además de los nuevos carriles para bicicletas que se describieron anteriormente conectividad no motorizada en el área de estudio del proyecto.</p>	

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
Sección 3.3: Transporte y Tráfico			
<p>Umbral 3.3-A: Impacto impacto de los planes de tráfico local, políticas u ordenanzas.</p> <p><i>Construcción</i></p> <p>En la condición de construcción del proyecto 2031 plus, se producirían retrasos significativos en las siguientes tres <u>dos</u> intersecciones según las directrices de LADOT:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Intersección n.º 2: Garey Street y Commercial Street ● Intersección n.º 10: Alameda Street y Los Angeles Street WB ● <u>Intersección n.º 15: Vignes Street y Main Street</u> ● <u>Intersección n.º 27: Mission Road y Cesar Chavez Avenue</u> <p><i>Operaciones</i></p> <p>En el 2031 y el 2040, con la condición del proyecto, se producirían impactos significativos en dos <u>una</u> intersecciones <u>intersección</u> debido al aumento relacionado con el proyecto en retrasos de tráfico que excederían las pautas de LADOT:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Intersección n.º 2: Garey Street y Commercial Street 	<p>Construcción Significativo</p> <p>Operaciones Significativo</p> <p><i>Indirecto</i> ☐ Sin impacto</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>UM 1 Preparar un plan de gestión de tráfico de construcción (TMP): Durante la fase de ingeniería final y al menos 30 días antes de la construcción, el contratista preparará un TMP de construcción y será revisado y aprobado por Metro, LADOT y Caltrans, según corresponda.</p> <p>Los horarios de cierre de calles en el TMP de construcción se coordinarán entre el contratista de construcción, LADOT, Caltrans (si se trata de rampas), empresas privadas, operadores de transporte público y autobuses, proveedores de servicios de emergencia y residentes para minimizar los impactos del tráfico vehicular relacionado con la construcción durante la hora pico. Durante los cierres planificados, el tráfico se reenviará a las calles adyacentes mediante desvíos claramente marcados y se enviará un aviso con anticipación a las partes correspondientes (residencias cercanas, proveedores de servicios de emergencia, operadores de transporte público y autobuses, la comunidad ciclista, empresas y organizadores de eventos especiales). El TMP identificará los horarios de cierre propuestos y las rutas de desvío, así como las rutas de tráfico de construcción, incluidas las rutas de camiones de acarreo y los lugares y horarios de entrega/salida preferidos para evitar áreas muy congestionadas durante las horas pico,</p>	<p>Construcción Menos significativo</p> <p>Operaciones Menos significativo <u>Significativo e inevitable</u></p> <p><i>Indirecto</i> ☐ Sin impacto</p>

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen			
Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<ul style="list-style-type: none"> Intersección n.º 4: Center Street y Commercial Street 		<p>cuando sea posible. Las siguientes disposiciones se incluirán en el TMP:</p> <ul style="list-style-type: none"> El flujo de tráfico se mantendrá, especialmente durante las horas pico, en la medida de lo posible. El acceso a los negocios adyacentes se mantendrá durante el horario comercial a través de entradas para automóviles existentes o temporales, y residencias en todo momento, según sea posible. Metro o el contratista publicarán letreros de aviso previo antes de la construcción en áreas donde el acceso a los negocios locales podría verse afectado. Metro debe proporcionar señalización para indicar nuevas formas de acceso a negocios e instalaciones comunitarias, si se ven afectadas por la construcción. Metro notificará a LADOT y Caltrans antes de los cierres de calles, desvíos o reducciones temporales de carriles. <u>Metro se coordinará con LADOT y Caltrans para ajustar la temporización de la señal en las intersecciones afectadas y las rampas de entrada y salida para mitigar los volúmenes de tráfico desviados. Las cámaras de CCTV se instalarán en algunas de las intersecciones afectadas (según lo aprobado por LADOT) para monitorear el tráfico en tiempo real por el departamento de Control y Vigilancia Automatizada de</u> 	

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p><u>Tráfico (ATSAC) de LADOT durante la construcción. Esto permitirá a la ciudad aliviar la congestión cambiando manualmente los parámetros de temporización de la señal, como por ejemplo, permitiendo más tiempo verde a los movimientos congestionados.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>El contratista evitará el cierre en simultáneo de Cesar Chavez Avenue y Vignes Street al norte de LAUS.</u> • <u>Metro se coordinará con LADOT y Caltrans para ajustar la temporización de la señal en las intersecciones afectadas y las rampas de entrada y salida para mitigar los volúmenes de tráfico desviados.</u> <p><u>Las cámaras de CCTV se instalarán en algunas de las intersecciones afectadas (según lo aprobado por LADOT) para monitorear el tráfico en tiempo real por el departamento de Control y Vigilancia Automatizada de Tráfico (ATSAC) de LADOT durante la construcción. Esto permitirá a la ciudad aliviar la congestión cambiando manualmente los parámetros de temporización de la señal, como por ejemplo, permitiendo más tiempo verde a los movimientos congestionados.</u></p>	

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p><u>El contratista evitará el cierre en simultáneo de Cesar Chavez Avenue y Vignes Street al norte de LAUS.</u></p> <p><i>Operaciones</i></p> <p>UM 2 Instalar la señal de tráfico: Metro instalará una nueva señal de tráfico en la intersección de Center Street y Commercial Street.</p> <p>LU 1 Implementar medidas de gestión de la demanda de transporte para mejorarMejorar la conectividad del vecindario</p>	
<p>Umbral 3.3-D: <u>Crear-crear o aumentar los riesgos de las características de diseño del proyecto.</u></p> <p><i>Construcción</i></p> <p>Las actividades de construcción darían lugar a riesgos de carreteras temporales relacionados con la construcción en el área de estudio de tráfico. Las carreteras e intersecciones existentes pueden estar sujetas a desvíos temporales y bloqueos de carril en múltiples ubicaciones a lo largo del área de estudio de tráfico. La línea principal de la US-101 y las rampas de entrada y salida en Commercial Street también estarán sujetas a reducciones temporales de ancho de carril. Además, durante la</p>	<p>Construcción Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i>☐ Sin impacto</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>UM UM-1 1 preparar-Preparar un plan de gestión de tráfico de construcción</p>	<p>Construcción Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i>☐ Sin impacto</p>

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p>construcción pueden aparecer curvas de radio corto o distancias de visión cortas.</p>			
<p>Umbral 3.3-E: Resultar resultar en un acceso de emergencia inadecuado.</p> <p><i>Construcción</i></p> <p>El proyecto propuesto interferiría con los tiempos de respuesta de emergencia y el acceso. Las demoras significativas anticipadas en tres dos intersecciones durante la construcción afectarían el tráfico en las calles Commercial, Alameda y Vignes <u>Vignes Street y Cesar Chavez Avenue</u>. Las actividades de construcción en las proximidades de estas intersecciones afectadas, especialmente la US-101 y Alameda Street <u>Cesar Chavez Avenue</u>, podrían interferir con la respuesta y el acceso de emergencia.</p>	<p>Construcción Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> ☐ Sin impacto</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>UM 1 Preparar un plan de gestión de tráfico de construcción</p>	<p>Construcción Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> ☐ Sin impacto</p>
<p>Umbral 3.3-F: Entrar en conflicto con las políticas, los planes o los programas adoptados con respecto al transporte público, las bicicletas o las instalaciones peatonales, o disminuya el rendimiento o la seguridad de dichas instalaciones.</p>	<p>Construcción Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Significativo</p> <p><i>Indirecto</i> ☐ Sin impacto</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>UM 1 Preparar un plan de gestión de tráfico de construcción</p> <p>UM 3 Preparar acuerdos un plan de operaciones ferroviarias y un plan de servicio escala de construcción temporal: Durante durante el diseño de ingeniería final y antes de la construcción, Metro Metro <u>elaborará un MOU establecerá acuerdos de operación</u></p>	<p>Construcción Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> ☐ Sin impacto</p>

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p><i>Construcción</i></p> <p>El proyecto propuesto podría causar una disminución en el rendimiento de los operadores ferroviarios en LAUS, modificaciones al horario del autobús Dash Route D de LADOT y condiciones peligrosas a lo largo de las rutas existentes para peatones/bicicletas.</p> <p><i>Operaciones</i></p> <p>El proyecto propuesto entraría en conflicto con la Política 2.12 del Plan de Movilidad de la Ciudad 2035.</p>		<p>ferroviaria o memorandos con cada operador ferroviario actual, incluidos, entre otros, Metrolink-SCRRA, LOSSAN y Amtrak, para delinear los las objetivos metas de desempeño acordados acordadas mutuamente en el tiempo que se lograrán durante toda la construcción, y cómo se incorporarán los protocolos operativos de secuenciación de la construcción y del ferrocarril en los documentos de construcción aplicables (planos y especificaciones).</p> <p>, y se implementarán para mantener el rendimiento de tiempo acordado mutuamente durante la construcción.</p> <p>Antes de la construcción, Metro y el contratista de construcción deben preparar planes <u>temporales de escalas de construcción detallados de fases de construcción</u> para cada fase de la construcción que el <u>contratista ejecutará</u> identifiquen los medios y métodos apropiados para mantener los objetivos las metas de rendimiento acordados acordadas mutuamente en el tiempo y minimizar los impactos en peatones y pasajeros en LAUS. Antes de la construcción, Metro y el contratista de construcción también deberán coordinar con los operadores ferroviarios actuales para <u>garantizar que ninguno de los enlaces de combinación tren-autobus o tren-tren se interrumpa debido a la construcción</u>. establecer desvíos temporales de la construcción para los pasajeros que correspondan a los planes detallados de la fase de construcción para minimizar los impactos en los tiempos de transferencia de pasajeros. Los operadores ferroviarios actuales considerarán aceptables los planes <u>de escala de construcción temporal detallados de fases de la construcción</u> antes del inicio de las actividades de</p>	

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>construcción que podrían reducir el rendimiento a tiempo.</p> <p>A lo largo de la duración de la construcción, Metrolink-SCRRA participará en reuniones semanales de coordinación de la construcción para garantizar evaluar la eficiencia de las medidas implementadas para lograr el desempeño a tiempo acordado mutuamente, y se coordinará con Metro y el contratista de la construcción para implementar cambios en los medios y métodos durante la construcción para asegurar que los las objetivos-metas de desempeño acordadas se mantengan a un nivel aceptable durante la construcción del proyecto se cumplan.</p> <p><i>Operaciones</i></p> <p>LU 1 Implementar medidas de gestión de la demanda de transporte para mejorar Mejorar la conectividad del vecindario</p>	
Sección 3.4, Estética			
<p>Umbral 3.4-C: Degradar sustancialmente el carácter visual o la calidad existente del sitio o sus alrededores.</p> <p><i>Operaciones</i></p> <p>El proyecto propuesto presentaría nuevos elementos de infraestructura</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i></p> <p>Significativo</p> <p><i>Indirecto</i> ☐</p> <p>Sin impacto</p>	<p><i>Operaciones</i></p> <p>AES-1 Tratamientos estéticos: Los muros de contención en los Segmentos 1 y 2 y el muro de sonido en el Segmento 1 se diseñarán teniendo en cuenta la escala y el estilo arquitectónico de William Mead Homes y Mozaic Apartments adyacentes. Basado en los comentarios recibidos durante el</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i></p> <p>Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> ☐</p> <p>Sin impacto</p>

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen			
Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
lineal que serían una característica dominante sustancialmente más grande que cualquiera de los entornos actuales dentro de la comunidad residencial de William Mead Homes.		desarrollo del proyecto de los residentes de la propiedad de William Mead Homes, Metro se coordinará con HACLA con respecto a las mejoras estéticas del muro de contención/muro de sonido en esa ubicación. Los materiales, el color, los murales, el paisajismo y otros tratamientos estéticos se integrarán en el diseño del muro de contención/sonido para minimizar el predominio y la escala del muro de contención/sonido.	
<p>Umbral 3.4-D: Crear una nueva fuente de luz o resplandor que afecte negativamente las vistas diurnas o nocturnas en el área.</p> <p><i>Construcción</i></p> <p>Las residencias de Mozaic Apartments y William Mead Homes estarían expuestas a niveles más altos de iluminación durante las horas nocturnas durante un período temporal durante la construcción del proyecto.</p> <p><i>Operaciones</i></p> <p>En cada una de las siete plataformas elevadas, se incorporará nueva iluminación en el diseño por motivos de seguridad, lo que puede resultar en una luz adicional para algunas de las unidades en los Apartamentos Mozaic, si no se diseñan e instalan</p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Significativo</p> <p><i>Indirecto</i>☐ Sin impacto</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>AES-2 Minimizar el trabajo nocturno y la iluminación directa: Las actividades de construcción durante la noche cerca de áreas residenciales deben evitarse en la medida de lo posible. Si se requiere trabajo nocturno, el contratista de la construcción debe instalar una iluminación temporal de manera que dirija la luz hacia el área de la construcción y debe instalar escudos temporales según sea necesario para que la luz no se derrame en las áreas residenciales.</p> <p><i>Operaciones</i></p> <p>AES-3 Pantalla de iluminación directa y deslumbramiento: Durante el diseño final, toda la iluminación nueva o de reemplazo deberá cumplir con las calificaciones máximas de deslumbramiento CALGreen (Código de Normas de Construcción de California 2013 - Título 24, Parte 11) y deberá estar diseñada para ser dirigida lejos de las unidades</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i>☐ Sin impacto</p>

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p>adecuadamente. Los nuevos toldos de la plataforma también tienen el potencial de generar un brillo adicional durante el día. □</p>		<p>residenciales. En la medida de lo posible, también se incorporarán al diseño elementos de cribado, incluido el paisajismo. El vidrio y los materiales de baja reflexión también deben incorporarse al diseño de utilizarse como parte del vestíbulo para pasajeros de nivel superior y el nuevo diseño de los toldos nuevos para reducir los impactos del deslumbramiento diurno.</p> <p>NV-1 Construcción de una pared de aislamiento acústico</p>	
Sección 3.5, Calidad del aire y cambio climático global			
<p>Umbral 3.5-A: Conflicto u obstrucción de la implementación del plan de calidad del aire aplicable.</p> <p>El proyecto propuesto no supondrá un conflicto u obstrucción de la implementación del plan de calidad del aire aplicable.</p>	<p><i>Construcción</i> Sin impacto</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> □ Sin impacto</p>	<p>No es necesaria la aplicación de medidas paliativas.</p>	<p><i>Construcción</i> Sin impacto</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> □ Sin impacto</p>
<p>Umbral 3.5-B: Violar cualquier norma de calidad del aire o contribuir sustancialmente a una violación de calidad del aire existente o proyectada.</p> <p>Umbral 3.5-C: El resultado es un aumento neto acumulativo de cualquier contaminante de criterio para el cual la región del proyecto no se cumple según una norma de</p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Significativo</p> <p><i>Indirecto</i> □ Impacto beneficioso</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>AQ-1 Control de polvo fugitivo: De conformidad con la Regla 403 de SCAQMD, durante las operaciones de desmonte, clasificación, movimiento de tierras o excavaciones, las emisiones de polvo fugitivo deben controlarse mediante el riego regular u otras medidas preventivas de polvo utilizando los siguientes</p>	<p><i>Construcción</i> Significativo e inevitable</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Impacto beneficioso</p>

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p>calidad del aire ambiental federal o estatal aplicable (incluidas las emisiones de liberación que exceden los umbrales cuantitativos para los precursores de O₃).</p> <p><i>Construcción</i></p> <p>Las emisiones de construcción asociadas con el proyecto propuesto excederían el criterio diario de contaminantes del SCAQMD y los umbrales de importancia localizados.</p> <p><i>Operaciones</i></p> <p>Durante las operaciones, el aumento neto en las emisiones diarias excedería los umbrales de SCAQMD para NO_x.</p>		<p>procedimientos, como se especifica en la Regla 403 del SCAQMD:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Minimice la tierra perturbada por la limpieza, clasificación, movimiento de tierras u operaciones de excavación para evitar cantidades excesivas de polvo, • Proporcionar un camión de agua operativo en el sitio en todo momento; utilizar camiones de riego para minimizar el polvo; el riego debe ser suficiente para confinar penachos de polvo en las áreas de trabajo del proyecto; el riego se realizará al menos dos veces al día con una cobertura completa, preferiblemente a última hora de la mañana y después de que se realice el trabajo. • Suspender la nivelación y el movimiento de la tierra cuando las ráfagas de viento superen las 25 millas por hora, a menos que el suelo esté lo suficientemente húmedo como para evitar la formación de polvo. • Cubra de manera segura los camiones al transportar materiales dentro o fuera del sitio. • Estabilice la superficie de las pilas de suciedad si no se elimina de inmediato. • Limite las rutas vehiculares y las velocidades a 15 millas por hora en 	

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>superficies no pavimentadas y establezca las carreteras temporales.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Minimizar las actividades vehiculares y de maquinaria innecesarias. • Barrer las calles pavimentadas al menos una vez por día donde haya evidencia de suciedad que se haya llevado a la carretera. • Plantar vegetación o estabilizar los terrenos perturbados, incluidos los caminos vehiculares creados durante la construcción para evitar futuras actividades vehiculares fuera de la carretera <p>También se implementarán las siguientes medidas para reducir las emisiones de la construcción:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prepare una lista de inventario exhaustiva de todos los equipos (portátiles y móviles) de trabajo pesado (50 caballos de potencia y más) (es decir, marca, modelo, año del motor, potencia, tasas de emisión) que se puedan usar con un total de 40 o más horas durante toda la duración de la construcción para demostrar cómo la flota de construcción es consistente con los requisitos de la Política de Construcción Verde de Metro. • Asegúrese de que todos los equipos de construcción estén correctamente sintonizados y mantenidos. 	

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<ul style="list-style-type: none"> • Minimice el tiempo de inactividad a 5 minutos, siempre que sea posible, lo que ahorra combustible y reduce las emisiones. • Utilice fuentes de energía existentes (por ejemplo, postes de energía) o generadores de combustible limpio en lugar de generadores de energía temporales, cuando sea posible. • Organice consultas apropiadas con CARB o SCAQMD para determinar los requisitos de registro y permisos antes de la operación del equipo en el sitio y obtenga el Registro de equipos portátiles CARB con el estado o un permiso del distrito local para motores portátiles y unidades portátiles de equipos impulsados por motores utilizados en el trabajo del proyecto sitio, con la excepción de los vehículos motorizados en carretera y fuera de carretera, según corresponda. • Estas técnicas de control se incluirán en las especificaciones del proyecto y serán implementadas por el contratista de construcción. <p>AQ-2 Cumplimiento de las normas de emisión de gases de escape Tier 4 de la EPA y del combustible diésel renovable para equipos todo terreno: De conformidad con la Política de construcción ecológica de Metro, todos los equipos de construcción que funcionan con</p>	

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>diésel fuera de la carretera que tengan más de 50 caballos de fuerza deberán cumplir con los estándares de emisiones de escape finales Tier 4 de la EPA de EE. UU. (40 CFR Parte 1039). Además, si aún no se ha suministrado con un filtro de partículas diésel equipado de fábrica, todo el equipo de construcción deberá estar equipado con los mejores dispositivos de tecnología de control disponibles certificados por el CARB. Cualquier dispositivo de control de emisiones utilizado por el contratista deberá lograr reducciones de emisiones que no sean inferiores a lo que podría lograrse con una estrategia de control de emisiones diésel de Nivel 3 para un motor de tamaño similar, según lo definen las regulaciones de CARB.</p> <p>Además del uso de equipos de Nivel 4, todos los equipos de construcción fuera de la carretera deben alimentarse con diésel 100 por ciento renovable.</p> <p><i>Operaciones</i></p> <p>AQ-3 Plan adaptativo de medidas paliativas para la calidad del aire: Antes de la implementación del servicio de transporte ferroviario de recorrido continuo regional/interurbano, Metro, en coordinación con el SCRRRA, preparará un Plan de medidas paliativas para la calidad del aire, como operador del servicio ferroviario de pasajeros en el sur de California y el gerente del programa y el receptor de la subvención del Programa SCORE, Amtrak y la Agencia del</p>	

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>Corredor Ferroviario LOSSAN. El Plan debe identificar la metodología y los requisitos para los inventarios anuales de emisiones que debe preparar Metro, según los movimientos reales/actuales del tren y las concentraciones de contaminantes correspondientes hasta el año 2040.</p> <p>Requisitos del plan de medidas paliativas: tras la implementación del servicio de recorrido continuo regional/interurbano, y anualmente, Metro compilará y resumirá los horarios actuales de trenes de larga distancia de Metrolink, Pacific Surfliner y Amtrak para determinar el nivel real de diario y pico Periodos de movimiento de trenes (incluidos los movimientos de trenes sin ingresos) que operan a través de LAUS.</p> <p>En forma anual, Metro retendrá los servicios de un especialista en calidad del aire para realizar un inventario anual de emisiones para determinar si se prevé que los movimientos reales del tren a través de LAUS aumentarán los criterios de emisiones de contaminantes a un nivel que excedería los umbrales de significancia de SCAQMD o las concentraciones de contaminantes de diésel a un nivel que excedería el umbral de 10 en un millón del SCAQMD a cualquier nivel. Uso de suelo residencial en el área de estudio del proyecto. Metro preparará un informe anual que resuma los resultados cuantitativos de las emisiones de contaminantes y las concentraciones de contaminantes de diésel en el área de estudio del proyecto. Si se</p>	

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>proyecta que las emisiones de contaminantes y las concentraciones de contaminantes de diésel excedan los umbrales de SCAQMD, los operadores ferroviarios regionales e interurbanos, en coordinación con Metro y CalSTA, deberán implementar tecnologías emergentes de la flota ferroviaria compatibles con el Objetivo 6 del Plan Ferroviario del Estado de California 2018: Práctica de la Administración Ambiental, Política 4: <i>Transforme a un sistema de transporte limpio y eficiente en energía (Transform to a Clean and Energy Efficient Transportation System)</i> (Caltrans 2018a, pág. 10 y 110), o reducir los movimientos del tren a través de LAUS para reducir los criterios de emisiones de contaminantes por debajo de los umbrales de significancia de SCAQMD y las concentraciones de contaminantes de diésel por debajo de los umbrales de SCAQMD en el área de estudio del proyecto.</p> <p>Después de la implementación de tecnologías emergentes, Metro continuará preparando un inventario de emisiones en coordinación con SCRRA, Amtrak y la Agencia del Corredor Ferroviario LOSSAN anualmente para informar los resultados cuantitativos de los criterios de emisiones de contaminantes y las concentraciones de contaminantes de diésel en el área de estudio del proyecto. El informe anual incluirá un análisis de los cambios reales (actuales) y propuestos en los horarios de los trenes en relación con los niveles de los criterios de emisiones de contaminantes y</p>	

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>la concentración de contaminantes de diésel en el área de estudio del proyecto. El informe se preparará anualmente antes del 31 de diciembre de cada año, comenzando el año calendario después de la implementación del servicio de transporte ferroviario de recorrido continuo regional/interurbano hasta 2040 e incluirá los resultados del inventario de emisiones y la efectividad de las medidas implementadas.</p> <p>Tecnologías emergentes de la flota ferroviaria: para lograr una reducción de los criterios de emisiones de contaminantes por debajo de los umbrales de SCAQMD y las concentraciones de contaminantes de diésel por debajo de un nivel que no exceda los umbrales SCAQMD, los operadores ferroviarios regionales e interurbanos pueden reemplazar, modernizar o complementar parte o toda su flota existente con características de cero o bajas emisiones. Los tipos de tecnologías emergentes que pueden implementarse incluyen, entre otros, los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sistemas eléctricos de unidades múltiples. • Diésel unidades múltiples. • Unidades de batería híbridas. • Diésel renovable y otros combustibles alternativos. 	

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen			
Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		Metro se coordinará con los operadores regionales ferroviarios/interurbanos para incorporar estas tecnologías emergentes en acuerdos operativos y/o de financiación existentes y/o futuros para reducir las emisiones de escape de las locomotoras en el área de estudio del proyecto.	
<p>Umbral 3.5-D: Exponer los receptores sensibles a concentraciones de contaminantes sustanciales.</p> <p><i>Construcción</i></p> <p>El riesgo máximo de cáncer durante la construcción excede el umbral de SCAQMD de 10 en 1 millón.</p> <p><i>Operaciones</i></p> <p>Durante las operaciones, en comparación con las condiciones sin el proyecto, el aumento del riesgo de cáncer relacionado con el proyecto superaría el umbral de SCAQMD de 10 en 1 millón.</p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Significativo</p> <p><i>Indirecto</i> ☐ Impacto beneficioso</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>AQ-1 Control de polvo fugitivo</p> <p>AQ-2 Cumplimiento de las normas de emisión de gases de escape Tier 4 de la EPA y del combustible diésel renovable para equipos todo terreno</p> <p><i>Operaciones</i></p> <p>AQ-3 Plan adaptativo de medidas paliativas para la calidad del aire</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> ☐ Impacto beneficioso</p>
<p>Umbral 3.5-E: Crear olores objetables que afectan a un número sustancial de personas</p> <p>El proyecto propuesto no crearía olores objetables que afecten a un número sustancial de personas.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> ☐ Sin impacto</p>	No es necesaria la aplicación de medidas paliativas.	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> ☐ Sin impacto</p>

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p>Umbral 3.5-F: Generar emisiones de gases de efecto invernadero, directa o indirectamente, que pueden tener un efecto adverso en el medio ambiente.</p> <p>El proyecto propuesto no generará emisiones de gases de efecto invernadero, directa o indirectamente, que pueden tener un efecto adverso en el medio ambiente. Aunque no se requiere para mitigar un impacto significativo, la mitigación de la calidad del aire propuesta reduciría aún más las emisiones de gases de efecto invernadero.</p>	<p><i>Construcción y operaciones</i> Impacto beneficioso</p> <p><i>Indirecto</i>☐ Sin impacto</p>	<p>AQ-2 Cumplimiento de los estándares de emisiones de escape Nivel 4 de la EPA</p> <p>AQ-3 Plan adaptativo de medidas paliativas para la calidad del aire</p>	<p><i>Construcción y operaciones</i> Impacto beneficioso</p> <p><i>Indirecto</i>☐ Sin impacto</p>
<p>Umbral 3.5-G: Conflicto con el plan, política o reglamento aplicable adoptado con el fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.</p> <p>El proyecto propuesto no entraría en conflicto con un plan, política o reglamento aplicable adoptado con el propósito de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.</p>	<p><i>Construcción y operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i>☐ Sin impacto</p>	<p>No es necesaria la aplicación de medidas paliativas.</p>	<p><i>Construcción y operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i>☐ Sin impacto</p>
<p>Sección 3.6: Ruido y vibración</p>			
<p>Umbral 3.6-A: Un aumento permanente sustancial de los niveles de ruido ambiente en las inmediaciones del proyecto por</p>	<p><i>Operaciones</i> Significativo</p>	<p><i>Operaciones</i></p> <p>NV-1 Construir una barrera acústica: Antes de alcanzar los movimientos máximos diarios pronosticados de trenes</p>	<p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p>

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen			
Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p>encima de los niveles existentes sin el proyecto.</p> <p>Umbral 3.6-C: Exposición de personas a o generación de niveles de ruido que superen los estándares establecidos en el plan general local o en la ordenanza sobre el ruido, o estándares aplicables de otras agencias.</p> <p><i>Operaciones</i></p> <p>En las condiciones de 2031 y 2040, el proyecto propuesto produciría graves impactos de ruido en William Mead Homes.</p>	<p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>	<p>regionales/interurbanos a través de LAUS en 2031 (770 trenes), Metro construirá una barrera acústica de hasta 22 pies de altura para reducir los impactos de ruido operativo en William Mead Homes. La barrera acústica estará construida de materiales que logren reducciones similares o pérdida de inserción en los receptores que sufran el impacto y tendrá una clase de transmisión de sonido aproximada de 50 y una densidad de superficie de al menos 4 libras por pie cuadrado. Metro podrá construir la barrera acústica antes de 2031 para reducir los impactos de ruido relacionado con la construcción o moderar impactos de ruido operativo de mayores movimientos de trenes que podrían tener lugar a partir de 2026.</p>	<p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>
<p>Umbral 3.6-B: Exposición de personas a o generación de vibración del suelo o niveles de ruido del suelo excesivos.</p> <p><i>Construcción</i></p> <p>Debido a que la construcción se produciría a 300 pies de un controlador de pila de impacto y a 140 pies del rodillo vibratorio de usos delicados del suelo, tendría lugar un grave impacto relacionado con William Mead Homes y Mozaic Apartments desde una perspectiva de molestia.</p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>NV-2 Emplear medidas de reducción del sonido y de la vibración durante la construcción: El contratista de la construcción empleará medidas para minimizar y reducir el ruido y la vibración de construcción. Las medidas de reducción del ruido y de la vibración que serían implementadas incluyen, pero no se limitan a, las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Consideraciones de diseño y formato del proyecto: <ul style="list-style-type: none"> ○ Construir barreras acústicas temporales, como barreras temporales o pilotes de material 	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>excavado, entre actividades ruidosas y receptores sensibles al ruido</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Si es posible, desviar el tráfico de camiones lejos de las calles residenciales y, si no hay alternativas disponibles, elegir calles con la menor cantidad posible de residencias ○ Ubicar los equipos en el lugar de construcción, tan lejos como sea posible de lugares sensibles al ruido ○ Construir recintos amurallados alrededor de actividades especialmente ruidosas o grupos de equipos ruidosos (esto es, se pueden usar escudos alrededor de los rompedores de pavimento y se pueden colocar cortinas de vinilo forradas bajo estructuras elevadas) • Secuencia de operaciones: <ul style="list-style-type: none"> ○ Restringir los trabajos con controlador de pila de impacto a períodos diurnos ○ Combinar operaciones ruidosas para que tengan lugar en el mismo período de tiempo <ul style="list-style-type: none"> ▪ El nivel de ruido total producido no sería significativamente mayor al nivel producido si las 	

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>operaciones se realizaran por separado</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ En la medida de lo posible, evitar actividades nocturnas <ul style="list-style-type: none"> ▪ En barrios residenciales, la sensibilidad al ruido aumenta durante las horas nocturnas ● Métodos alternativos de construcción: <ul style="list-style-type: none"> ○ Siempre que sea posible, evitar el uso de un controlador de pila de impacto en áreas sensibles al ruido o a la vibración <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pilotes perforados o el uso de un controlador de pila de impacto vibratorio o sónico son alternativas más silenciosas cuando las condiciones geológicas permitan su uso ○ Usar equipos especialmente silenciosos, como compresores de aire silenciosos y cerrados y silenciadores que funcionen correctamente en todos los motores ○ Siempre que sea posible, elegir métodos de demolición más silenciosos (por ejemplo, cortar las cubiertas de puentes en secciones que puedan cargarse en camiones produce niveles de ruido acumulativos más bajos que la 	

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>demolición por impacto de los rompedores de pavimento)</p> <p>En un esfuerzo por mantener los niveles de ruido de construcción por debajo de los criterios de vibración o ruido de construcción de la FTA, Metro monitoreará el ruido y la vibración durante los momentos más ruidosos y de mayor vibración de las actividades de construcción. El monitoreo continuo del ruido y de la vibración de construcción se realizará en la primera fila de residencias de William Mead Homes y Mozaic Apartments, dentro de los 300 pies de las actividades de construcción, aproximadamente. Los monitores se desplegarán más cerca de la actividad de construcción porque la demostración del cumplimiento de los umbrales de construcción en los lugares más cercanos garantiza el cumplimiento más lejos. Si se exceden los criterios de ruido o vibración de construcción de la FTA, Metro deberá alertar y ordenar al contratista que incorpore métodos adicionales de reducción de ruido y vibración (ver ejemplos arriba).</p> <p>NV-3 Preparar un plan de notificación a la comunidad para el proyecto de construcción: Para abordar de manera proactiva las preocupaciones de la comunidad relacionadas con el ruido y la vibración de construcción, antes de la construcción, Metro o el contratista de la construcción prepararán y mantendrán un plan de notificación a la comunidad. Los componentes del plan incluirán paquetes de información inicial</p>	

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>preparados y enviados por correo a todas las residencias dentro de un radio de 500 pies del proyecto de construcción. Las actualizaciones del plan se prepararán según sea necesario para indicar cambios en el cronograma de construcción u otros procesos. Metro identificará una persona de contacto en el proyecto que esté disponible para responder a las preguntas de la comunidad o de otros grupos interesados.</p>	

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p>Umbral 3.6-D: Un aumento temporal o periódico sustancial de los niveles de ruido ambiente existentes sin el proyecto.</p> <p><i>Construcción</i></p> <p>El ruido relacionado con la construcción excedería las pautas de ruido de construcción de la FTA en los receptores sensibles más cercanos al proyecto, incluidos William Mead Homes y Mozaic Apartments.</p> <p><i>Operaciones</i></p> <p>En las condiciones de 2031 y 2040, el proyecto propuesto produciría graves impactos de ruido en William Mead Homes.</p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>NV-2 Emplear medidas de reducción del sonido y de la vibración durante la construcción</p> <p>NV-3 Preparar un plan de notificación a la comunidad para el proyecto de construcción</p> <p><i>Operaciones</i></p> <p>NV-1 Construir una barrera acústica</p>	<p><i>Construcción</i> Significativo e inevitable</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>
Sección 3.7: Recursos biológicos			
<p>Umbral 3.7-A: Tener un efecto adverso sustancial, ya sea directamente o a través de modificaciones del hábitat, sobre cualquier especie identificada como especie candidata, sensible o de estado especial en planes, políticas o regulaciones locales o regionales, o por el CDFW o el USFWS.</p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Significativo</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>BIO-1 Murciélagos: Un biólogo cualificado especialista en murciélagos, aprobado por Metro, realizará estudios previos a la construcción para detectar murciélagos en reposo con estado especial (incluidos los murciélagos mastín occidentales y los murciélagos amarillos occidentales) y otras especies de murciélagos nativos dentro de las 2 semanas anteriores a la construcción. Los estudios se realizarán donde estén presentes hábitats adecuados o estructuras de puentes</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p><i>Construcción e indirecto</i></p> <p>Posibles impactos en:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dos especies de California de preocupación especial (murciélago mastín occidental y murciélago amarillo occidental) ○ Posibles impactos en los murciélagos mastín occidentales como resultado de las actividades de construcción en las inmediaciones de puentes ○ Posibles impactos en los murciélagos amarillos occidentales como resultado de la remoción de árboles naturales o plantados (ornamentales), incluyendo palmeras • Sitios de reposo para la maternidad de los murciélagos • Aves nidificadoras protegidas en virtud de la ley federal del Tratado de Aves Migratorias 		<p>que se removerán o que producirán modificaciones en la subestructura. Todos los lugares con hábitats de descanso adecuados (incluidos los posibles refugios de maternidad) serán estudiados utilizando una combinación apropiada de inspección de la estructura, recuentos de salidas, estudios acústicos u otros métodos adecuados. Los estudios se realizarán durante la estación y la hora del día/de la noche adecuadas para garantizar la detección de murciélagos de descanso diurno y nocturno (esto es, preferiblemente se realizará un estudio diurno y uno nocturno en cada lugar con hábitat de descanso adecuado durante la temporada de maternidad, del 1 de mayo al 31 de agosto). Si no se detectan refugios, los árboles que proporcionen un hábitat de descanso adecuado podrán removerse bajo la guía del biólogo cualificado especialista en murciélagos.</p> <p>Si se detecta un refugio, la exclusión pasiva incluirá el monitoreo del refugio durante 3 días para determinar si este está activo. Si se determina que el refugio sustenta a una hembra reproductora con su cría, se evitará el refugio hasta que ya no esté activo. Si el refugio permanece activo durante los 3 días de monitoreo y las observaciones confirman que no es una colonia de maternidad, se instalará un dispositivo temporal de exclusión de murciélagos bajo la supervisión de un biólogo cualificado especialista en murciélagos aprobado por Metro. A discreción del biólogo y sobre la base de su experiencia,</p>	

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>se podrá construir e instalar una estructura de refugio alternativa antes de la instalación de los dispositivos de exclusión. La exclusión se realizará durante el otoño (en septiembre u octubre) para evitar capturar en el interior crías que aún no pueden volar, durante los meses de verano, o individuos aletargados (hibernación), durante el invierno. Si no se puede determinar si un sitio de refugio activo sustenta a una colonia de maternidad, no se alterará el sitio de refugio y se pospondrá o interrumpirá la construcción dentro de los 300 pies, hasta que el refugio quede vacante y las crías sean voladoras (puedan volar). Los esfuerzos de exclusión se monitorearán semanalmente y de manera continua mientras duren las actividades del proyecto de construcción, y se removerán cuando ya no sean necesarios.</p> <p>Durante la construcción, se implementarán las siguientes medidas de prevención y minimización:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Todos las obras realizadas en puentes tendrán lugar durante el día. Si esto no es posible, las luces y el ruido deberán dirigirse lejos de refugios nocturnos y áreas de forrajeo. • Los equipos de combustión (como generadores, bombas y vehículos) no se estacionarán ni se operarán bajo un puente. El personal de construcción no estará presente directamente bajo una colonia en reposo. Las actividades de 	

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>construcción no restringirán severamente el acceso aeroespacial a los refugios.</p> <ul style="list-style-type: none"> La remoción de árboles maduros que proporcionen un hábitat adecuado para el descanso de los murciélagos se realizará fuera de la temporada de maternidad (del 1 de mayo al 31 de agosto); es decir, la remoción se realizará entre el 1 de septiembre y el 30 de abril. Debido a que los murciélagos podrían presentarse en estado letárgico durante el invierno, el hábitat adecuado para el descanso se removerá antes de la llegada del clima frío (aproximadamente el 1 de noviembre) o según lo determine el biólogo cualificado especialista en murciélagos. En la remoción de palmeras, se removerán las hojas muertas primero, antes de derribar la palma, para permitir que los murciélagos escapen. <p>BIO-2 Especies protegidas por la MBTA: En la medida de lo posible, la remoción de vegetación se realizará fuera de la temporada de nidificación de aves (del 1 de febrero al 30 de septiembre). Si la remoción de vegetación no puede realizarse fuera de la temporada de nidificación, un biólogo cualificado especialista en aves aprobado por Metro realizará estudios previos a la construcción para localizar nidos activos dentro de los 7 días anteriores a la remoción de vegetación en cada área con hábitat adecuado para la</p>	

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>nidificación. Si durante los estudios previos a la construcción se encuentran aves nidificadoras, el biólogo establecerá una barrera de exclusión (150 pies para aves paseriformes y 500 pies para aves de rapiña) adecuada para prevenir perturbaciones al nido. La barrera podrá reducirse dependiendo de las especies y las condiciones específicas de los lugares, según lo determine el biólogo cualificado. Esta barrera será claramente marcada en el campo por el personal de la construcción bajo la guía del biólogo, y la remoción de construcción o vegetación no se realizará dentro de la barrera hasta que el biólogo determine que las crías ya han emplumecido o que el nido ya no está activo.</p> <p>Se instalarán dispositivos de exclusión (materiales de superficie dura, como madera contrachapada o plexiglás, materiales flexibles, como vinilo, o un mecanismo similar que evite que las aves construyan nidos) sobre sitios de nidificación adecuados en los puentes que serán removidos o que producirán modificaciones en la subestructura antes de la temporada de nidificación (del 1 de febrero al 30 de septiembre), para evitar la nidificación en los puentes de las aves que anidan en puentes y grietas (esto es, vencejos y golondrinas). No se utilizarán redes como material de exclusión porque estas pueden herir o matar a las aves, lo que sería una violación de la MBTA.</p> <p>Además, si van a realizarse obras en puentes existentes con potenciales sitios con nidos</p>	

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>que serán removidos o que producirán modificaciones en la subestructura entre el 1 de febrero y el 30 de septiembre, todos los nidos de aves se removerán antes del 1 de febrero. Inmediatamente antes de la remoción del nido, un biólogo cualificado inspeccionará cada nido para detectar la presencia de murciélagos aletargados, que se sabe que usan nidos de golondrina viejos. La remoción de nidos se realizará bajo la guía y observación de un biólogo cualificado. La remoción de nidos de golondrina en puentes que están en construcción se repetirá con la frecuencia que sea necesaria para evitar que se completen los nidos, a menos que ya se haya instalado un dispositivo de exclusión de nidos. La remoción del nido y la instalación del dispositivo de exclusión de nidos serán supervisadas por un biólogo cualificado. Tales esfuerzos de exclusión se continuarán para mantener las estructuras libres de golondrinas hasta octubre o la finalización de la construcción.</p>	
<p>Umbral 3.7-D: Afectar sustancialmente el movimiento de cualquier residente nativo o peces migratorios o especies silvestres o a residentes nativos establecidos o corredores migratorios de vida silvestre, o impedir el uso de sitios de conservación de vida silvestre.</p> <p>El proyecto propuesto no afectaría sustancialmente el movimiento de</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>	<p>No es necesaria la aplicación de medidas paliativas.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
ningún residente nativo ni peces migratorios ni especies silvestres, ni a residentes nativos establecidos ni corredores migratorios de vida silvestre, ni impediría el uso de sitios de conservación de vida silvestre.			
<p>Umbral 3.7-E: Conflicto con las políticas u ordenanzas locales que protegen los recursos biológicos, como la política u ordenanza de conservación de árboles.</p> <p><i>Construcción e indirecto</i></p> <p>El proyecto propuesto podría requerir la remoción o interrupción de una o más especies nativas de árboles que se consideran árboles protegidos en virtud de la Ordenanza de Árboles de la ciudad de Los Ángeles.</p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Significativo</p>	<p><i>Construcción e indirecto</i></p> <p>BIO-3 Árboles protegidos: Un arborista consultor registrado en la Sociedad Americana de Arboristas Consultores realizará estudios previos a la construcción sobre árboles protegidos (árboles nativos de 4 pulgadas o más de diámetro acumulado, medidos a 4.5 pies sobre el nivel del suelo, que están sujetos a protección en virtud de la Ordenanza N.º 177404, Conservación de Árboles Protegidos del código municipal de la ciudad de Los Ángeles, incluidos los robles, el nogal negro del sur de California, el sicomoro del oeste y la bahía de California), al menos 120 días antes de la construcción. Las ubicaciones y los tamaños de todos los árboles protegidos se identificarán antes de la construcción y se superpondrán en los mapas del espacio ocupado por el proyecto para determinar qué árboles pueden protegerse de acuerdo con la Ordenanza N.º 177404. El arborista consultor registrado preparará un Informe de Árbol Protegido y presentará tres copias al Departamento de Obras Públicas de la ciudad de Los Ángeles. Cualquier árbol protegido que deba ser removido a causa del proyecto de construcción, se reemplazará en</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>una proporción de 2:1 (o en una proporción de hasta 4:1 para árboles protegidos en propiedad privada), excepto cuando el árbol protegido sea reubicado en la misma propiedad, la ciudad de Los Ángeles haya aprobado la remoción del árbol, y la reubicación sea económicamente razonable y favorable para la supervivencia del árbol. Cada árbol de reemplazo será un ejemplar de al menos 15 galones, midiendo 1 pulgada o más de diámetro, 1 pie por encima de la base, y tendrá al menos 7 pies de altura medidos desde la base.</p>	

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
Sección 3.8: Hidrología y calidad del agua			
<p>Umbral 3.8-A: Agotar sustancialmente los suministros de agua subterránea o afectar sustancialmente la recarga de agua subterránea, de modo que habría un déficit neto en el volumen del acuífero o una disminución del nivel de la capa de agua subterránea local.</p> <p>El proyecto propuesto no agotaría sustancialmente los suministros de agua subterránea ni afectaría sustancialmente la recarga de agua subterránea, de modo que habría un déficit neto en el volumen del acuífero o una disminución del nivel de la capa de agua subterránea local.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Sin impacto</p>	<p>No es necesaria la aplicación de medidas paliativas.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Sin impacto</p>
<p>Umbral 3.8-B: Alterar sustancialmente el patrón de drenaje existente del terreno o superficie, incluso a través de la alteración del curso de un arroyo o río, o aumentar sustancialmente la velocidad o la cantidad de escorrentía superficial de manera que se produciría una inundación dentro o fuera del lugar.</p> <p><i>Construcción</i></p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Sin impacto</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>HWQ-1 Preparar e implementar un SWPPP: Durante la construcción, Caltrans, Metro y CHSEA cumplirán con lo previsto en el Permiso General NPDES para Descargas de Aguas Pluviales Asociadas con Actividades de la Construcción y Alteración del Suelo (CGP) (Orden N.º 2009-0009-DWQ, NPDES N.º CAS000002), y cualquier enmienda posterior (Orden N.º 2010-0014-DWQ y Orden N.º 2012-0006-DWQ), pues se relacionan con las</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Sin impacto</p>

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p>El proyecto propuesto requeriría cantidades sustanciales de nivelación y excavación para reconfigurar los patrones de drenaje existentes y asegurar que las conexiones a la infraestructura de drenaje existente sean mantenidas o mejoradas. Cualquier aumento en la carga de sedimentos del área de construcción podría conducir a alteraciones en los patrones de drenaje debido a la acumulación de sedimentos en las áreas aguas abajo, si no se maneja adecuadamente.</p> <p><i>Operaciones</i></p> <p>El proyecto propuesto produciría alteraciones en los patrones de drenaje existentes en el área de estudio del proyecto, que podrían producir inundaciones localizadas si no se las maneja adecuadamente.</p>		<p>actividades de construcción del proyecto. Las actividades de construcción no comenzarán hasta que se reciba un número de identificación del descargador de desechos por parte del Sistema de Aplicación Múltiple de Aguas Pluviales y de Seguimiento de Informe. El contratista implementará todos los aspectos requeridos por el SWPPP durante el proyecto de construcción. Caltrans, Metro y CHSRA cumplirán con los requisitos de muestreo e informes del Nivel de Riesgo 1 del CGP. Un desarrollador de SWPPP cualificado preparará e implementará un plan de acción en caso de lluvia, dentro de las 48 horas previas a un evento de lluvia con un 50 por ciento o más de probabilidad de precipitación según la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica. Se enviará un Aviso de Terminación a SWRCB dentro de los 90 días posteriores a la finalización de la construcción y la estabilización del lugar.</p> <p><i>Operaciones</i></p> <p>HWQ-2 Calidad final del agua selección de BMP-y Acuerdo de mantenimiento (Caltrans ROW): Metro cumplirá con lo previsto en el Permiso Estatal Caltrans NPDES (Orden N.º 2012-0011-DWQ, NPDES N.º CAS000003), vigente a partir del 1 de julio de 2013 (conocido como el permiso Caltrans MS4). Este requisito posterior a la construcción solo se aplicaría a las mejoras del viaducto general US-101. Metro preparará un informe de datos de aguas pluviales con planos, especificaciones y fase de cálculo que</p>	

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>abordará las BMP posteriores a la construcción para el viaducto general US-101, de acuerdo con la <i>Guía de Diseño y Planificación de Proyectos</i> de Caltrans (última edición).</p> <p>HWQ-3 Calidad final del agua selección de BMP_y Acuerdo de mantenimiento (CHSRA ROWDerecho de paso para ferrocarril): Para para la parte del proyecto fuera de Caltrans ROW que tiene en cuenta el sistema HSR planificado, Metro cumplirá con el Permiso General NPDES para los Requisitos de Descarga de Desechos para Descargas de Aguas Pluviales de Small MS4 (Orden N.º 2013-0001-DWQ, NPDES N.º CAS000004), vigente a partir del 1 de julio de 2013 (conocido como el permiso Fase II). Este requisito posterior a la construcción solo se aplica a los servicios CHSRA.</p> <p>HWQ-4 Calidad final del agua selección de BMP_y Acuerdo de mantenimiento (No Caltrans/No CHSRA Ciudad de Los Angeles): Metro cumplirá con los Requisitos de Descarga de Desechos NPDES para Descargas MS4 dentro de las Cuencas Costeras del Condado de Los Ángeles, excepto aquellas descargas que se originen en la ciudad de Long Beach MS4 (Orden N.º 2012-0175, NPDES N.º CAS004001), vigente a partir del 28 de diciembre de 2012 (conocido como el Permiso Fase I). Este requisito posterior a la construcción se aplicará a todo el proyecto excepto aquellas partes que estén bajo la jurisdicción del</p>	

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>Permiso Caltrans MS4 y el Permiso Fase II de la CHSRA. Metro preparará un informe final LID de acuerdo con el <i>Manual de planificación y desarrollo del suelo para un desarrollo de bajo impacto</i> de la ciudad de Los Ángeles (Manual LID), del 9 de mayo de 2016. Este documento identificará las BMP que deben estar presentes antes de la operación y el mantenimiento del proyecto.</p> <p>HWQ-5 MOU a Largo Plazo: Se ejecutará un MOU antes de completar el diseño de ingeniería final y antes de la aprobación de los correspondientes planos, especificaciones y fase de cálculo del proyecto. El MOU aclarará y abordará las responsabilidades compartidas, técnicas, financieras, legales y de otra índole de múltiples agencias relacionadas con MS4 para el diseño, la construcción y las fases operativas del proyecto. Las agencias involucradas en el MOU incluirán, pero no se limitarán a, Caltrans, CHSRA y Metro. El MOU abordará, pero no se limitará a, la calidad de la escorrentía de aguas pluviales que se transportará y aceptará entre las partes afectadas.</p>	
<p>Umbral 3.8-C: Crear o aportar agua de escorrentía que excedería la capacidad de los sistemas de drenaje de aguas pluviales existentes o planificados o proporcionar fuentes adicionales sustanciales de escorrentía contaminada.</p> <p><i>Construcción</i></p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Sin impacto</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>HWQ-1 Preparar e implementar un SWPPP</p> <p><i>Operaciones</i></p> <p>HWQ-2 Calidad final del agua selección de BMP y Acuerdo de mantenimiento (Caltrans ROW)</p> <p>HWQ-3 Calidad final del agua selección de BMP y Acuerdo de mantenimiento (CHSRA ROW ferrocarril)</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Sin impacto</p>

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p>Si no se gestionan adecuadamente, los sedimentos, los productos derivados del petróleo y los desechos relacionados con el concreto pueden derramarse o filtrarse y pueden ser transportados a través de la escorrentía de aguas pluviales hacia las aguas receptoras.</p> <p><i>Operaciones</i></p> <p>Se anticipa que un aumento general en la escorrentía pluvial producirá un aumento de la superficie impermeable, lo que aumentaría el volumen de flujo y excedería la capacidad de algunos sistemas de drenaje en el lugar.</p>		<p>HWQ-4 Calidad final del agua selección de BMP-y Acuerdo de mantenimiento (No Caltrans/No CHSRA Ciudad de Los Ángeles)</p> <p>HWQ-5 MOU a Largo Plazo</p>	
<p>Umbral 3.8-D: Exponer a personas o estructuras a un riesgo de pérdida, lesión o muerte a causa de inundaciones, incluidas las inundaciones como resultado de la falla de un dique o una represa.</p> <p>El proyecto propuesto no expondría a personas o estructuras a un riesgo de pérdida, lesión o muerte a causa de inundaciones, incluidas las inundaciones como resultado de la falla de un dique o represa.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>	<p>No es necesaria la aplicación de medidas paliativas.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p>Umbral 3.8-E: Violar violar cualquier norma de calidad del agua o requisitos de descarga de desechos.</p> <p>Umbral 3.8-G: De de otro modo, degradar sustancialmente la calidad del agua.</p> <p><i>Construcción</i></p> <p>Las actividades de construcción podrían producir un impacto significativo en la calidad del agua y superar los requisitos para la descarga de agua si la escorrentía no es gestionada adecuadamente.</p> <p><i>Operación</i></p> <p>Cantidades menores de aceite y grasa se originarían de los vagones del tren durante la operación, lo que podría liberar desechos, grasas y otros contaminantes químicos en los sistemas de drenaje.</p> <p><i>Indirecto</i></p> <p>El proyecto propuesto podría resultar en descargas dentro y fuera del lugar que podrían impactar indirectamente en las aguas superficiales aguas abajo al aumentar la erosión o sedimentación.</p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Significativo</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>HWQ-1 Preparar e implementar un SWPPP</p> <p>HWQ-65 Cumplir con los requisitos locales de desagüe de agua: El contratista cumplirá con lo previsto en los Requisitos Generales de Descarga de Desechos para Descargas de Agua Subterránea de la Construcción y Proyecto de Desagüe a Aguas Superficiales en las Cuencas Costeras de los Condados de Los Ángeles y Ventura (Orden N.º R4-2013-0095, Permiso NPDES N.º CAG994004), vigente a partir del 6 de julio de 2013 (conocido como Permiso de Desagüe de Agua), pues se relacionan con la descarga de desechos de desagüe de aguas no pluviales. Las dos opciones de descarga serán al sistema local de drenaje pluvial o al sistema de alcantarillado sanitario, y el contratista obtendrá un permiso del RWQCB o la ciudad de Los Ángeles, respectivamente.</p> <p>HWQ-76 Cumplir con los requisitos locales de desagüe de agua para sitios contaminados: El contratista cumplirá con lo previsto en los Requisitos Generales de Descarga de Desechos para Descargas de Agua Subterránea Tratada de la Investigación o Limpieza de Compuestos Orgánicos Volátiles de Sitios Contaminados a Aguas Superficiales en las Cuencas Costeras de los Condados de Los Ángeles y Ventura (Orden N.º R4-2013-0043, Permiso NPDES N.º CAG914001), vigente a partir del 7 de abril de 2013 (conocido como Permiso de Desagüe</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>para sitios contaminados), para la descarga de desechos de desagüe de aguas no pluviales de sitios contaminados afectados durante la construcción. Las dos opciones de descarga serán al sistema local de drenaje pluvial o al sistema de alcantarillado sanitario, y el contratista requerirá un permiso del RWQCB o la ciudad de Los Ángeles, respectivamente.</p> <p><i>Operaciones</i></p> <p>HWQ-2 Calidad final del agua selección de BMP y Acuerdo de mantenimiento (Caltrans ROW)</p> <p>HWQ-3 Calidad final del agua selección de BMP BMP y Acuerdo de mantenimiento (CHSRA ROW ROW ferrocarril)</p> <p>HWQ-4 Calidad final del agua selección de BMP y Acuerdo de mantenimiento (No Caltrans/No CHSRA <u>Ciudad de Los Angeles</u>)</p> <p>HWQ-5 MOU a largo plazo</p> <p><i>Indirecto</i></p> <p>HWQ-2 Calidad final del agua selección de BMP y Acuerdo de mantenimiento (Caltrans ROW)</p> <p>HWQ-3 Calidad final del agua selección de BMP y Acuerdo de mantenimiento (CHSRA ROW <u>ROW</u> ferrocarril)</p> <p>HWQ-4 Calidad final del agua selección de BMP y Acuerdo de mantenimiento (No</p>	

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen			
Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>Caltrans/No-CHSRACiudad de Los Angeles)</p> <p>HWQ-5 MOU a largo plazo</p> <p>HWQ-87 Preparar e implementar el SWPPP industrial para usos industriales reubicados, regulados: Metro cumplirá con el Permiso General NPDES para las Descargas de Aguas Pluviales Asociadas con Actividades Industriales (IGP; Orden N.º 2014-0057-DWQ, NPDES N.º CAS000001) para propiedades demolidas, reubicadas o nuevas relacionadas con la industria impactadas por el proyecto. Esto incluirá la preparación de un SWPPP industrial, según corresponda.</p>	
<p>Umbral 3.8-F: Alterar alterar sustancialmente el patrón de drenaje existente del terreno o superficie, incluso a través de la alteración del curso de un arroyo o río, de manera que se produciría una erosión o un sedimentación sustancial dentro o fuera del lugar.</p> <p><i>Construcción</i></p> <p>Durante la construcción, podría ser necesario que el contratista desvíe el drenaje alrededor de una o más áreas de la construcción, que, a su vez, puede concentrar la escorrentía o dirigirla fuera del lugar, con la consiguiente erosión sustancial en</p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Sin impacto</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>HWQ-1 Preparar e implementar un SWPPP</p> <p><i>Operaciones</i></p> <p>HWQ-2 Calidad final del agua selección de BMP-y Acuerdo de mantenimiento BMP (Caltrans ROW)</p> <p>HWQ-3 Calidad final del agua selección de BMP-y Acuerdo de mantenimiento (CHSRA-ROW ferrocarril)</p> <p>HWQ-4 Calidad final del agua selección de BMP-y Acuerdo de mantenimiento (No Caltrans/No-CHSRACiudad de Los Angeles)</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Sin impacto</p>

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p>las propiedades adyacentes, si no se la maneja adecuadamente.</p> <p><i>Operaciones</i></p> <p>El proyecto propuesto produciría un aumento de las superficies impermeables en el área de estudio del proyecto en 3.5 acres (no Caltrans ROW). Esto podría causar una disminución en la infiltración y aumentar el volumen y la velocidad de la escorrentía durante una tormenta, lo que transporta los contaminantes a las aguas receptoras y podría conducir a la erosión aguas abajo y a un aumento de partículas en suspensión y sedimentos.</p>		<p>HWQ-5 MOU a largo plazo</p>	
Sección 3.9: Geología y suelos			
<p>Umbral 3.9-A: Exponer <u>exponer</u> a personas o estructuras a posibles efectos adversos sustanciales, incluidos el riesgo de pérdida, lesión o muerte a causa de:</p> <p>i. Fuerte temblor sísmico; y,</p> <p>ii. Falla del terreno relacionada con la actividad sísmica, incluida la licuefacción.</p> <p><i>Indirecto</i></p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Significativo</p>	<p><i>Indirecto</i></p> <p>GEO-1 Preparar informe geotécnico final: Durante el diseño final, un ingeniero geotécnico con licencia (que será contratado por Metro) preparará un informe geotécnico final. El informe geotécnico final abordará e incluirá recomendaciones de diseño específicas del sitio sobre lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Preparación del sitio • Capacidad de carga del suelo 	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p>Se espera licuefacción a profundidades de entre aproximadamente 20 y 30 pies bajo el nivel de la superficie en el Segmento 1: Segmento de Entrada y Segmento 2: Segmento del vestíbulo del área de estudio del proyecto.</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Fuentes apropiadas y tipos de relleno • Licuefacción • Expansión lateral • Suelos corrosivos • Cimientos estructurales • Prácticas de nivelación <p><u>Las recomendaciones deben reducir el riesgo de temblores de origen sísmico y fallas en el terreno, que incluyan la licuefacción.</u> Además de las recomendaciones para las condiciones enumeradas anteriormente, el informe incluirá los resultados de las pruebas bajo la superficie de las condiciones del suelo y de las aguas subterráneas, y proporcionará recomendaciones sobre los diseños de cimientos adecuados que sean compatibles con la última versión del CBC, según corresponda en el momento en que se busquen los permisos de construcción y nivelación. Se incluirán recomendaciones adicionales en ese informe para proporcionar una guía para el diseño de la infraestructura relacionada con el proyecto de acuerdo con los Criterios de Diseño Ferroviario de Metro, el Manual de Ingeniería Ferroviaria, los Criterios de Diseño del Proyecto del Tren de Alta Velocidad de California, las Enmiendas de California a la Asociación Americana de Carreteras Estatales y Oficiales del Transporte, el Diseño del Factor de Carga y Resistencia, las Especificaciones de Diseño</p>	

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		de Puentes y los códigos locales aplicables de cada ciudad (Apéndice L de este EIR). El proyecto estará diseñado y se ejecutará para cumplir con las recomendaciones específicas del sitio, según lo dispuesto en el informe geotécnico final que se preparará.	
<p>Umbral 3.9-B: Producir producir erosión sustancial del suelo o la pérdida de la capa superior del suelo.</p> <p>El proyecto propuesto no produciría erosión sustancial del suelo ni la pérdida de la capa superior del suelo.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>	No es necesaria la aplicación de medidas paliativas.	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>
<p>Umbral 3.9-C: Estar-estar ubicado en una unidad geológica o suelo que es inestable o que se volvería inestable como resultado del proyecto y podría producir derrumbe de tierras, expansión lateral, hundimiento, licuefacción o colapso dentro o fuera del lugar.</p> <p><i>Construcción</i></p> <p>Debido a la presencia de capas comprimibles dentro de los 30 pies superiores en el Segmento 2: Segmento del vestíbulo del área de estudio del proyecto, se anticipa que el acuerdo tendrá lugar para aquellas mejoras propuestas para basarse en cimientos poco profundos. Además, se espera licuefacción debido a las</p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>GEO-1 Preparar informe geotécnico final</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
condiciones del suelo y al nivel de aguas subterráneas.			
<p>Umbral 3.9-D: Estar estar ubicado en un suelo expansivo, como se define en el Cuadro 18-1-B del UBC (1994), creando un riesgo sustancial para la vida o la propiedad.</p> <p>El proyecto propuesto no estaría ubicado en un suelo expansivo que pudiera crear un riesgo sustancial para la vida o la propiedad.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>	<p>No es necesaria la aplicación de medidas paliativas.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>
Sección 3.10: Peligros y materiales peligrosos			
<p>Límite 3.10-A: Crear crear un peligro para el público o el medio ambiente mediante el transporte de rutina, el uso o el deshecho de materiales peligrosos.</p> <p><i>Construcción</i></p> <p>La construcción de proyectos podría resultar en la liberación accidental de materiales y desperdicios peligrosos durante el transporte de rutina. También existe la posibilidad de encontrar suelo o aguas subterráneas contaminadas durante la excavación.</p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>PEL-1 Preparar un HMMP de construcción: Antes de la construcción, es necesario que Metro prepare un HMMP que detalle las disposiciones para almacenar, contener y desechar químicos y materiales peligrosos, suelos contaminados y agua subterránea contaminada usada o expuesta durante la construcción de manera segura, y que incluya ubicaciones adecuadas para la eliminación. El HMMP debe estar preparado para evaluar el área de la huella del proyecto e incluirá lo siguiente, entre otros:</p> <ul style="list-style-type: none"> Una descripción de los materiales peligrosos y los desechos peligrosos usados (29 CFR 1910.1200) 	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<ul style="list-style-type: none"> • Una descripción del manejo, transporte, tratamiento y procedimientos de eliminación, según lo que sea relevante para cada material peligroso o deshecho peligroso (29 CFR 1910.120) • Procedimientos de preparación, prevención, contingencia y emergencia, incluyendo la información de contacto de emergencia (29 CFR 1910.38) • Una descripción de la capacitación del personal que incluya lo siguiente, entre otros: (1) reconocimiento de peligros potenciales existentes que son resultado de derrames accidentales u otras pérdidas; (2) implementación de procedimientos de evacuación, notificación y otros procedimientos de respuesta a emergencias; (3) administración, conciencia y manejo de materiales peligrosos o desechos peligrosos según lo exija su nivel de responsabilidad (29 CFR 1910) • Instrucciones para mantener Hojas de datos de seguridad en el sitio para cada químico peligroso que esté ubicado en el sitio (29 CFR 1910.1200) • Identificación de las ubicaciones de las áreas de almacenamiento de materiales peligrosos, incluyendo áreas de almacenamiento temporal, las cuales deben estar equipadas con un contenedor secundario que sea lo 	

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		suficientemente grande para contener el volumen del contenedor o tanque más grande (29 CFR 1910.120)	
<p>Límite 3.10-B: Crear un peligro para el público o el medio ambiente mediante un contratiempo razonablemente previsible o condiciones accidentales que involucren la liberación de materiales peligrosos en el medio ambiente.</p> <p><i>Construcción</i> El proyecto que se propone tiene el potencial de crear un peligro para el público o el medio ambiente mediante un contratiempo razonablemente previsible o condiciones accidentales que involucren la liberación de materiales peligrosos en el medio ambiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El área de estudio del proyecto contiene 35 sitios de condición ambiental reconocida y 7 sitios con restricciones para el uso de la tierra • Existe la posibilidad de encontrar suelo o aguas subterráneas contaminadas durante la excavación • La demolición de estructuras puede resultar en la liberación 	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>PEL-1 Preparar un HMMP de construcción</p> <p>PEL-2 Preparar un ESA fase II para todo el proyecto (basado en un ESA de fase I completo): Antes del diseño final, se debe preparar una Investigación de sitio ambiental fase II para enfocarse en fuentes posibles de contaminación (basado en un ESA fase I completo) en las propiedades dentro de la huella del proyecto que estarán afectadas por la excavación. Las actividades de la fase II consistirán en lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Recolección de suelo, agua subterránea, muestras de vapor del suelo recogidas en las perforaciones para análisis geológico y recolección/envío de muestras a un laboratorio ambiental para la implementación de un programa analítico. Las muestras deben estar basadas en los hallazgos del ESA fase I para el área del proyecto. • El análisis de laboratorio de las muestras para encontrar contaminantes preocupantes, los cuales pueden variar según la ubicación, pueden incluir los siguientes contaminantes: COV, hidrocarburos aromáticos polinucleares 	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen			
Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
accidentales de materiales que contienen asbesto o plomo		<p>(HAP), hidrocarburos totales de petróleo (TPH) y metales título 22 de California.</p> <p>Se debe preparar un Informe ESA Fase II que resuma los resultados de las actividades de perforación y muestreo y que ofrezca recomendaciones basadas en los hallazgos de la investigación. Metro debe implementar los hallazgos del ESA fase II. El ESA fase II debe llevarse a cabo bajo la estricta supervisión de un geólogo profesional, con licencia en el estado de California, con experiencia en evaluaciones ambientales de sitio y evaluación de sitios contaminados.</p> <p>PEL-3 Preparar un plan general de manejo de suelo para construcción: Antes de la construcción, Metro debe preparara un plan general de manejo de suelo para construcción que incluya las disposiciones generales para la forma en la que se manejará el suelo dentro de la huella del proyecto durante la construcción. <u>Todo suelo que se haya introducido al lugar del proyecto como relleno debe contar con un ceretificado de limpieza antes de ser utilizado.</u> El contratista debe implementar controles de manejo general del suelo y se deben abordar los siguientes temas dentro del plan de manejo de suelo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Salud general del trabajador y procedimientos de seguridad • Control de polvo • Manejo del acopio de tierra 	

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<ul style="list-style-type: none"> • Control de tránsito • Control de erosión por aguas pluviales mediante el uso de BMP <p>PEL-4 Prepara planes de manejo de suelo y planes de seguridad específicos para cada parcela: Antes de la construcción, Metro debe preparar Planes de manejo de suelo específicos para cada parcela para sitios que se saben contaminados y sitios adjudicados a LUC para que DTSC los envíe y apruebe. Los planes deben incluir peligros específicos y disposiciones sobre cómo se manejarán los suelos de los sitios que se saben contaminados y los sitios adjudicados a LUC. La naturaleza y el alcance de la contaminación varía ampliamente según el sector de la huella del proyecto y el Plan de manejo de suelo para cada parcela en particular debe establecer disposiciones específicas para cada parcela y abordar los siguientes temas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Protocolos de eliminación de suelo • Protocolos que gobiernan el descubrimiento de contaminantes desconocidos • Manejo de suelo en propiedades dentro de la huella del proyecto con LUC o contaminantes conocidos <p>Antes de la construcción en propiedades individuales con LUC o contaminantes conocidos, de debe preparar un HASP</p>	

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>específico para cada parcela para que posteriormente sea enviado y aprobado por DTSC. El HASP debe prepararse de manera tal que cumple con los requisitos OSHA, Título 29 de CFR 1910.120 y CCR, título 8, sección 5192 y todas las normativas federales, estatales y locales y las ordenanzas de la agencia relacionadas con la administración, transporte y eliminación propuestas de medios contaminados durante la implementación de las actividades de trabajo y de campo. El HASP debe estar firmado y sellado por un Higienista industrial certificado (CIH), autorizado por la Junta americana de higiene industrial. Además de las disposiciones del plan general de manejo de suelo para construcción, también se deben implementar las siguientes disposiciones HASP específicas para cada parcela:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Requisitos de capacitación para los trabajadores de sitio que pueden estar manejando material contaminado • Peligros de la exposición a químicos en suelo, agua subterránea y vapores del suelo que se sabe que están presentes en una propiedad • Medidas paliativas y de monitoreo que protegen la salud y la seguridad del trabajador en el sitio y del público <p>Antes de la construcción, Metro debe coordinar medidas propuestas de manejo de suelo y actividades de generación de informes</p>	

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>junto con las partes interesadas y las agencias de regulación con jurisdicción para establecer un monitoreo y programa de generación de informes adecuado que cumpla con todas las leyes federales, estatales y locales para el proyecto y cada uno de los sitios contaminados.</p> <p>PEL-5 Uso de la tierra en sitios pactados y coordinación con el DTSC: Antes de la construcción en propiedades con un LUC, Metro debe coordinar con el DTSC cualquier plan especificado en PEL-4, actividades de construcción o actividades de extensión al público necesarias para verificar que las actividades de construcción en las propiedades con LUC serán administradas de manera tal que se proteja la salud pública <u>y al medioambiente</u>.</p> <p>PEL-6 Detener el trabajo de construcción si se encuentran materiales potencialmente peligrosos o pozos de petróleo abandonados: Los contratistas deben seguir todas las normativas locales, estatales y federales que correspondan al descubrimiento, notificación, respuesta, eliminación y reparación de materiales peligrosos o pozos de petróleo abandonados que se encuentren durante el proceso de construcción.</p> <p>PEL-7 Cumplimiento de las regulaciones de metano del código de construcción de la ciudad de Los Ángeles: Antes del diseño final, Metro debe verificar que el diseño de las</p>	

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>mejoras en infraestructura ubicadas dentro de las Zonas de contención de metano (según la definición de LABOE) cumplan con las regulaciones del Código de construcción de la ciudad de Los Ángeles enunciadas en las Ordenanzas 175790 y 180619. Las ordenanzas requieren de la evaluación de peligros por metano y de medidas paliativas para los peligros por metano, en caso de que exista tal peligro, dependiendo de la gravedad del peligro.</p> <p>PEL-8 Investigación previa a la demolición: Antes de la demolición de cualquier estructura construida antes de la década de 1970, se debe realizar un estudio para detectar la presencia de materiales de construcción peligrosos, como materiales que contienen asbesto, pinturas con base de plomo y otros materiales considerados dentro de los requisitos de desechos universales. Los resultados de este estudio deben ser enviados a Metro y a las partes interesadas dependiendo de lo que Metro considere adecuado. Si se descubren materiales de construcción peligrosos antes de la demolición de alguna estructura, se debe preparar un plan para la eliminación adecuada de estos materiales según los requisitos adecuados de OSHA y del Departamento de Salud del condado de Los Ángeles. El contratista que esté realizando el trabajo debe recibir la orden de implementar el plan de eliminación y de contar con una licencia C-21 en el estado de California, y</p>	

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen			
Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		poseer una clasificación A o B. Si es necesario realizar trabajos relacionados con el asbesto, el contratista o su subcontratista deben poseer una Licencia de contratista de California (certificación de asbesto). Antes de realizar alguna actividad de demolición, el contratista debe recibir la orden de asegurar el sitio para garantizar la desconexión de los servicios.	
<p>Límite 3.10-C: Emisión de sustancias peligrosas o manejo de materiales, sustancias o desechos peligrosos o muy peligrosos dentro de un radio de 0.25 millas de una escuela existente o proyectada.</p> <p><i>Indirecto</i></p> <p>El proyecto que se propone supone el transporte y la eliminación de suelo u otros medios contaminados con materiales peligrosos y la liberación accidental de estos materiales peligrosos en escuelas cercanas.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Significativo</p>	<p><i>Indirecto</i></p> <p>PEL-1 Preparar un HMMP de construcción</p> <p>PEL-2 Preparar un ESA fase II para todo el proyecto (basado en un ESA de fase I completo)</p> <p>PEL-3 Preparar un plan general de manejo de suelo para construcción</p> <p>PEL-4 Preparar planes de manejo de suelo y planes de seguridad específicos para cada parcela</p> <p>PEL-5 Uso de la tierra en sitios pactados y coordinación con el Departamento de DTSC</p> <p>PEL-6 Detener el trabajo de construcción si se encuentran materiales potencialmente peligrosos o pozos de petróleo abandonados</p> <p>PEL-7 Cumplimiento de las regulaciones de metano de la ciudad de Los Ángeles</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>PEL-8 Investigación previa a la demolición</p>	
<p>Límite 3.10-D: Estar ubicado en un sitio incluido en la lista de sitios con materiales peligrosos según la Sección 65962.5 del Código Gubernamental y, por ese motivo, se genera un peligro adverso para el público o el medio ambiente.</p> <p><i>Construcción</i></p> <p>La proximidad de REC existentes con las actividades de construcción relacionadas al proyecto acarrearía el potencial de encontrar suelo o aguas subterráneas contaminadas. Los sitios REC adyacentes al proyecto o en las inmediaciones del proyecto podrían estar indirectamente afectados durante la construcción.</p> <p><i>Indirecto</i></p> <p>Considerando la incertidumbre sobre el nivel de limpieza o reparación en los sitios restringidos para el uso de tierras, existe la posibilidad de encontrar fuentes no documentadas de contaminación.</p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Significativo</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>PEL-2 Preparar un ESA fase II para todo el proyecto (basado en un ESA de fase I completo)</p> <p>PEL-3 Preparar un plan general de manejo de suelo para construcción</p> <p>PEL-4 Preparar planes de manejo de suelo y planes de seguridad específicos para cada parcela</p> <p>PEL-5 Uso de la tierra en sitios pactados y coordinación con el DTSC</p> <p>PEL-6 Detener el trabajo de construcción si se encuentran materiales potencialmente peligrosos o pozos de petróleo abandonados</p> <p><i>Indirecto</i></p> <p>PEL-6 Detener el trabajo de construcción si se encuentran materiales potencialmente peligrosos o pozos de petróleo abandonados</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p>Límite 3.10-EG: Dificultad para la implementación de un plan de respuesta de emergencia plan de evacuación de emergencia adoptado.</p> <p><i>Construcción</i> Las actividades de construcción podrían interferir con la respuesta de emergencia y el acceso.</p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>TR-1 Preparar un plan de tránsito para construcción</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>
<p>Sección 3.11 Sistemas de servicio y conservación de la energía</p>			
<p>Límite 3.11-A: Exceder los requisitos de tratamiento de aguas residuales del RWCQB correspondiente.</p> <p>El proyecto propuesto no excedería los requisitos de tratamiento de aguas residuales del RWCQB correspondiente.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Sin impacto</p>	<p>No es necesaria la aplicación de medidas paliativas.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Sin impacto</p>

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p>Límite 3.11-B: Requiere o resulta en la construcción de nuevas instalaciones para el tratamiento del agua o de aguas residuales o en la expansión de las instalaciones existentes, y la construcción de tales instalaciones podría causar Significativos efectos ambientales.</p> <p><i>Construcción</i></p> <p>La construcción del proyecto, incluyendo reemplazos o reubicaciones de los servicios, podría conllevar la posibilidad de encontrar recursos culturales documentados o no documentados.</p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>HIST-5 Sitio arqueológico CA-LAN-1575/H; <u>preparación de CRMMP</u></p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>
<p>Límite 3.11-C: Requiere o resulta en la construcción de nuevas instalaciones para el drenaje de agua de lluvia o en la expansión de las instalaciones existentes, y la construcción de tales instalaciones podría causar Significativos efectos ambientales.</p> <p><i>Construcción</i></p> <p>La construcción del proyecto, incluyendo reemplazos o reubicaciones del drenaje de agua de lluvia, podría conllevar la posibilidad de encontrar recursos culturales documentados o no documentados</p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>HIST-5 Sitio arqueológico CA-LAN-1575/H; <u>preparación de CRMMP</u></p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p>Límite 3.11-D: Tener suficientes suministros de agua disponibles para usar en el proyecto proveniente de habilitaciones o recursos existentes, o se necesitan nuevas habilitaciones o habilitaciones expandidas.</p> <p>El proyecto propuesto tendría suficientes recursos de agua disponibles para usar en el proyecto que provienen de habilitaciones o recursos existentes.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>	<p>No es necesaria la aplicación de medidas paliativas.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>
<p>Límite 3.11-E: Da como resultado una determinación realizada por el proveedor de tratamiento de aguas residuales que se usan o pueden ser usadas para el proyecto que tienen una capacidad adecuada para ser usadas para suplir la demanda proyectada del proyecto además de los compromisos existentes del proveedor.</p> <p>El proyecto que se propone no excedería los requisitos de tratamiento de aguas residuales existentes de la ciudad.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Sin impacto</p>	<p>No es necesaria la aplicación de medidas paliativas.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Sin impacto</p>

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p>Límite 3.11-F: Recibir servicios de un vertedero que cuente con una capacidad permitida suficiente para alojar las necesidades de desechos sólidos del proyecto.</p> <p>El proyecto que se propone recibiría servicios de un vertedero que cuenta con una capacidad permitida suficiente para alojar las necesidades de desechos sólidos del proyecto.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>	No es necesaria la aplicación de medidas paliativas.	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>
<p>Límite 3.11-G: Cumplir con los estatutos y normativas federales, estatales y locales relacionados con los desechos sólidos.</p> <p>El proyecto que se propone cumpliría los estatutos y normativas federales, estatales y locales relacionados con los desechos sólidos.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>	No es necesaria la aplicación de medidas paliativas.	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>
<p>Límite 3.11-H: Requiere o da como resultado la construcción de nuevas instalaciones de gas o electricidad o la expansión de las instalaciones existentes.</p> <p>El proyecto que se propone no requeriría o daría como resultado la construcción de nuevas instalaciones de gas o electricidad o la expansión de las instalaciones existentes.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Sin impacto</p>	No es necesaria la aplicación de medidas paliativas.	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Sin impacto</p>

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p>Límite 3.11-I: No contar con suficientes suministros de gas o electricidad disponibles para usar en el proyecto.</p> <p>El proyecto que se propone contaría con suficientes suministros de gas o electricidad disponibles para usar en el proyecto.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Sin impacto</p>	No es necesaria la aplicación de medidas paliativas.	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Sin impacto</p>
<p>Límite 3.11-J: Generar un consumo innecesario de recursos energéticos o entrar en conflicto con iniciativas para la energía renovable o eficiencia energética.</p> <p>El proyecto que se propone no generaría un consumo innecesario de recursos energéticos o entrar en conflicto con iniciativas para la energía renovable o eficiencia energética.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>	No es necesaria la aplicación de medidas paliativas.	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>
Sección 3.12 Recursos culturales			
<p>Límite 3.12-A: Causar un cambio adverso Significativo en la importancia de un recurso histórico según la definición enunciada en §150464.5.</p> <p><i>Construcción</i></p> <p>El proyecto que se propone puede causar un cambio adverso</p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Sin impacto</p> <p><i>Indirecto</i> Significativo</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>HIST-1a Revisión y consulta con la Comisión de patrimonio cultural (CHC) del LAUS de la ciudad de Los Ángeles: Metro debe cumplir con las secciones correspondientes de la Ordenanza de patrimonio histórico de LAUS como HCM al obtener un permiso para <u>realizar modificaciones importantes o un permiso para la demolición o reubicación de un sitio, edificio o estructura destinada a ser un</u></p>	<p><i>Construcción</i> Significativo e inevitable</p> <p><i>Operaciones</i> Sin impacto</p> <p><i>Indirecto</i> Significativo e inevitable</p>

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p>Significativo en la importancia de los siguientes seis recursos históricos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • LAUS • Vignes Street Undercrossing • William Mead Homes • Friedman Bag Company—Textile Division Building • North Main Street Bridge (Bridge n.º 53C 1010) • Sitio arqueológico CA-LAN-1575/H <p><i>Indirecto</i></p> <p>El proyecto que se propone resultaría en un impacto visual indirecto asociado con <u>el pasaje ampliado y modificado y el gran toldo, en caso de implementarse. El pasaje ampliado y modificado es de dimensiones, diseño y materiales no históricos y tendría nuevos elementos de circulación verticales y horizontales, la parte elevada del vestíbulo para pasajeros por encima del grade.</u></p>		<p><u>monumento.</u> Según el artículo 1, sección 22.171.14 de la ordenanza de patrimonio cultural de la ciudad, ninguna persona, propietario u otra entidad debe demoler, alterar, rehabilitar, desarrollar, construir, restaurar, eliminar o cambiar la apariencia de ningún HCM designado sin antes haber solicitado y haber obtenido un permiso. El Director de Planificación puede enviar un permiso a la CHC cuando exista una discrepancia posible entre la propuesta y los estándares. El CHC puede votar para presentar una objeción o no objetar la emisión de un permiso por hasta 180 días, con una extensión adicional de 180 días al periodo de objeción luego de la votación en el Consejo de la ciudad.</p> <p>HIST-1b Documentación similar a los HABS de LAUS: Registro de recursos históricos: Los impactos que resulten de la demolición o de la alteración de características que definen el carácter de LAUS pueden minimizarse mediante la documentación archivada que represente la condición en la que se encontró el edificio. Antes del inicio del trabajo de construcción en LAUS, Metro debe asegurarse de que se completa la documentación de las características que definen el carácter de forma similar en la que está realizada la documentación de la encuesta de nivel I, HABS. La documentación adicional de LAUS debe incluir registros fotográficos de gran tamaño, informes de narrativa histórica detallados y una</p>	

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>recopilación de investigaciones históricas. La documentación debe ser completada por un historiados arquitectónico calificado o un historiador que cumpla con los estándares de calificación profesional que exige el Ministerio de Interior en los casos de historia o historia arquitectónica. La documentación de archivo debe ser donada a un archivo adecuado, como la Biblioteca Pública de la ciudad de Los Angeles.</p> <p>Como mínimo, deben incluirse en la documentación las siguientes características que definen el carácter del edificio:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pasaje peatonal • Rampas • Barandillas • Plataformas • Toldos mariposa • Pared de retención sur • Torre del terminal • Edificio de suministro/mantenimiento de vehículos • Cesar Chavez Avenue Undercrossing • Vignes Street Undercrossing (este puente, que fue construido como parte de LAUS, no requiere documentación individual adicional HABS) 	

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>HIST-1c Restauración de LAUS del vestíbulo para pasajeros existente (<u>sección oeste del pasaje peatonal</u>): Para asegurar la compatibilidad con los edificios de importancia arquitectónica que son parte de LAUS y para disminuir la demolición o alteración de las características que definen el carácter de LAUS, se debe restaurar el vestíbulo para pasajeros original, cuando sea factible, desde una perspectiva de ingeniería y construcción, a su apariencia de 1939 según los Estándares de restauración del Ministerio de Interior. El vestíbulo para pasajeros original en un espacio de transición diferenciado entre el salón de espera y el paso pasaje peatonal, que cuenta con un techo bajo y plano con columnas biseladas y rectangulares con capiteles curvos. El vestíbulo para pasajeros original contiene actualmente varios espacios de venta, sanitarios, expendio de billetes y despacho de equipaje de Amtrak y la entrada a las líneas de subterráneo Roja y Amarilla. Esto incluye el posible rediseño de la entrada al Subterráneo de la línea roja de Metro para que sea más compatible con el diseño histórico de LAUS. Metro debe diseñar e implementar la restauración en consulta con el CHC de la ciudad de Los Angeles y el OHR y contar con la aprobación de estas entidades antes de finalizar el diseño.</p> <p>HIST-1d Exhibición educativa de LAUS: Debido a que la interfaz de los pasajeros (es decir, el pasaje peatonal, las rampas, las barandillas y los toldos mariposa) entre los trenes y los</p>	

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>edificios con importancia arquitectónica en LAUS serán demolidos y reemplazados por un nuevo diseño, Metro creará creará una muestra educativa y la instalará en LAUS para que pueda ser vista por el público. Esta muestra exhibirá la historia de LAUS y la forma en la que fue utilizada por pasajeros de ferrocarril en el pasado. Metro debe diseñar e implementará la exhibición educativa en consulta con el CHC de la ciudad de Los Angeles y el OHR antes de finalizar el diseño.</p> <p>HIST-2 Consulta con William Mead Homes: La medida paliativa AES-1 (descrita en la sección 3.4, estética) requiere de la coordinación con HACLA sobre los tratamientos estéticos para la pared de retención y la pared de sonido propuestas. Metro enviará copias de la documentación de consulta pertinente sobre el diseño de la pared de retención y la pared de sonido propuestas o los tratamientos estéticos incluyendo planes, especificaciones y otra documentación a la OHR de la ciudad de Los Angeles para mantenerlos informados sobre el proceso de consulta.</p> <p>HIST-3 Friedman Bag Company: Textile Division Building Revisión y consulta con la Oficina de recursos históricos de la ciudad de Los Angeles y documentación similar a HABS: Documentación: Antes de la demolición, las características que definen el carácter del recurso histórico deben ser fotografiadas de manera similar a los estándares de HABS, deben ser enviadas a la OHR para su revisión</p>	

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>y aprobación y la documentación de archivo debe ser donada a un archivo adecuado, como la Biblioteca Pública de la ciudad de Los Ángeles.</p> <p>HIST-4: North Main Street Bridge, consulta y revisión con la Comisión de Patrimonio Cultural de la ciudad de Los Ángeles: Metro se asegurará de que antes de la construcción, el trabajo que se proponga para todos los elementos y características que definen el carácter de North Main Street Bridge, incluyendo entre otros, sus aceras, entarimado y muros laterales debe seguir los Estándares para el tratamientos de propiedades históricas del Ministerio de Interior. North Main Street Bridge está designado como un LAHCM (n.º 901). Según el artículo 1, sección 22.171.14 de la ordenanza de patrimonio cultural de la ciudad, ninguna persona, propietario u otra entidad debe demoler, alterar, rehabilitar, desarrollar, construir, restaurar, eliminar o cambiar la apariencia de North Main Street Bridge sin antes haber solicitado y haber obtenido un permiso de la ciudad de Los Ángeles. El Director de Planificación puede enviar un permiso a la CHC cuando exista una discrepancia posible entre la propuesta y los estándares. El comisión puede votar para presentar una objeción o no objetar la emisión de un permiso por hasta 180 días, con una extensión adicional de 180 días al periodo de objeción luego de la votación en el Consejo de la ciudad.</p>	

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>HIST-5 Sitio arqueológico CA-LAN-1575/H: Preparación de un Plan de administración y medidas paliativas para un recurso cultural (CRMMP): <u>Antes-antes</u> de la construcción, un arqueólogo calificado de Metro, <u>definido aquí como una persona que cumple con los Estándares de calificación profesional en arqueología del Ministerio de Interior y quien debe contar con experiencia en el análisis y la evaluación de los tipos de material que se anticipa que se encontrarán</u>, debe desarrollar un CRMMP que incluya el tratamiento y la administración de recursos históricos conocidos, que determine los límites de importancia de cada uno de los tipos de características que <u>posiblemente se encuentren</u> y que detalle el proceso para tratar descubrimientos inesperados. El CRMMP debe contener un diseño de investigación robusto, un plan de recuperación de datos, un plan de monitoreo de áreas sensibles y un plan para el análisis y conservación de largo plazo de los materiales arqueológicos recuperados durante la construcción. El CRMMP debe detallar el protocolo de descubrimientos en caso de encontrar restos humanos y/u objetos funerarios, objetos sagrados y objetos de patrimonio cultural. -También debe incluir un plan para el entierro de dichos objetos en una ubicación adecuada. -El CRMMP debe ajustarse a los Estándares y pautas para la documentación arqueológica del Ministerio del Interior y a <u>los Informes sobre el Manejo de recursos arqueológicos: contenidos y</u></p>	

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p><u>formatos recomendados</u> de la Oficina de preservación histórica de California.</p> <p>Las tribus que consulten en el marco de AB 52 sobre el proyecto tendrán la oportunidad de revisar y hacer comentarios sobre el borrador del CRMMP. Las disposiciones dentro del CRMMP pueden incluir arreglos con representantes tribales, por ejemplo, reingresar recursos tribales respetuosamente al sitio si es factible.</p> <p><u>Caltrans debe tener la oportunidad de revisar y realizar comentarios en el anteproyecto de CRMMP.</u></p> <p>El CRMMP debe incluir lo siguiente, como mínimo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Esfuerzos para preservar y proteger en el sitio: El CRMMP, según las directrices CEQA 15162.4(b)(3), deben intentar evitar los impactos en el Sitio arqueológico CA-LAN-1575/H y preservar en su lugar cualquier área donde se conozca que existen componentes significativos del Sitio arqueológico CA-LAN-1575/H, <u>si es posible.</u> • Desarrollo de un modelo sensible de preconstrucción específico para el sitio. La ubicación de las características de diseño finales y el nivel y profundidad respectivos de la alteración del suelo servirán como base para el <u>los</u> impactos en ubicaciones conocidas de características arqueológicas registradas 	

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>anteriormente. La comparación de la <u>ubicación oficial de las características del diseño final con respecto a “los planes conforme a las obras”, en especial debido a que están relacionadas con la carretera US-101</u> con <u>los mapas históricos del</u> área identificará características específicas del sitios enterradas dentro del área de estudio del proyecto, en caso de que las hubiera. Además, los resultados de la perforación geotécnica específica y los informes arqueológicos anteriores que identifiquen la profundidad del relleno determinarán el nivel de sensibilidad al encuentro de restos arqueológicos para cada componente de la construcción. Se debe crear un modelo tridimensional u otra representación gráfica reconocible para asistir a Metro con la interpretación de los impactos arqueológicos posibles.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pasar de la etapa de pruebas de las características al avance de la construcción, excavación y recuperación: El CRMMMP debe contener metodología muy específica sobre las pruebas que se realizarán a las características conocidas identificadas mediante el desarrollo de un modelo de sensibilidad. Debido a las restricciones extremas que presenta la ubicación del área del proyecto (impacto en transporte público debido al corte de caminos, etc.), se deben realizar las pruebas como parte 	

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>de las actividades previas a la construcción. El CRMMP también deberá contener metodología específica sobre la evaluación de características, recuperación de datos y análisis para la generación de informes.</p> <ul style="list-style-type: none"> <p>Monitoreo arqueológico: El CRMMP deberá identificar las ubicaciones y los protocolos de monitoreo según el diseño final y los impactos posibles. Metro debe retener los monitores arqueológicos que serán supervisados por un arqueólogo calificado que cumpla con los Estándares de calificación profesional en arqueología del Ministerio de Interior y quien debe contar con experiencia en el análisis y la evaluación de los tipos de material que se anticipa que se encontrarán. Todos los monitores arqueológicos deben haber recibido capacitación sobre los tipos de materiales que pueden encontrar. El CRMMP debe estar basado en determinaciones calificadas por la Administración de salud y seguridad ocupacional sobre la seguridad de las ubicaciones de monitoreo y la posibilidad de encontrar suelos contaminados u otros peligros.</p> <p>Monitoreo de indígenas norteamericanos: el CRMMP identificará las ubicaciones de monitoreo de indígenas norteamericanos y los protocolos basados en el diseño final y en los posibles impactos. Metro</p> 	

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p><u>conservará el procedimiento de monitoreo de los indígenas norteamericanos que se detalla en la medida paliativa TCR-1. El CRMMP dependerá de las decisiones calificadas en virtud de la Administración de Seguridad y Salud Ocupacional con respecto a la seguridad de las ubicaciones de monitoreo y la posibilidad de encontrarse con suelo contaminado u otros peligros.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Capacitación sobre el programa de concientización ambiental para los trabajadores (WEAP): Un arqueólogo calificado debe desempeñarse en preparar una capacitación WEAP enfocada en recursos culturales que debe ser impartida a todo el personal de construcción que generan alteraciones de suelo para minimizar los daños al sitio arqueológico CA-LAN-1575/H y a cualquier recurso arqueológico que aún no se haya encontrado. Los temas incluidos en la capacitación WEAP deben ser identificados en el CRMMP. Todos los trabajadores del sitio deben tener la obligación de completar la capacitación WEAP, enfocada en recursos culturales, incluyendo educación sobre las consecuencias de la recolección no autorizada de artefactos y una revisión del protocolo de descubrimiento. La capacitación WEAP también debe explicar los requisitos de las medidas 	

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>paliativas que deben ser implementadas durante las actividades de construcción de generan alteraciones en el suelo en áreas de sensibilidad arqueológica.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Generación de informes arqueológicos: Todos los informes arqueológicos deben cumplir los requisitos para la generación de informes que se exponen en el CRMMP y deben ser enviados a Metro. <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Informes de evaluación y recuperación de datos:</i> En en los casos en los que se necesiten evaluaciones y recuperación de datos, los resultados serán documentados en un informe de evaluación y recuperación de datos. Este documento resumirá los esfuerzos de evaluación y los resultados de recuperación de datos. Para cada sitio o característica que pase por recuperación de datos, se preparará el informe según las directrices establecidas por los Estándares para documentación arqueológica del Ministerio del Interior y los <i>informes de administración de recursos arqueológicos del Ministerio de Interior</i>; <i>-Contenido y formato recomendado de OHP.</i> ○ <i>Informe de monitoreo arqueológico:</i> El arqueólogo calificado de Metro 	

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>preparará un informe escrito anual detallando las actividades de monitoreo realizadas en el sitio arqueológico CA-LAN-1575/H y en cualquier otro sitio arqueológico que no se hubiera descubierto antes. El arqueólogo calificado de Metro escribirá un informe de monitoreo final luego de completar las actividades de clasificación y excavación dentro de los suelos de perforación cultural. El informe anual incluirá los resultados del trabajo de campo por ese periodo y todos los estudios de laboratorio y estudios analíticos que se realizaron junto con las excavaciones.</p> <ul style="list-style-type: none"> Conservación de las colecciones arqueológicas: Las colecciones arqueológicas están compuestas de varios componentes, incluyendo artefactos, muestras ambientales y de fechas, documentación de campo, documentación de laboratorio, registros fotográficos, documentos históricos relacionados e informes, entre otros. Todos los artefactos, notas, fotografías, y otros materiales recuperados durante el programa de monitoreo relacionados con el sitio arqueológico CA-LAN-1575/H, y Metro debe conservar o volver a enterrar cualquier recursos histórico encontrado durante la construcción, siguiendo las 	

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>directrices específicas presentadas en el CRMMP.</p> <p>HIST-6 Desarrollo de un plan de participación pública o extensión para P-19-001575 (Sitio arqueológico CA-LAN-1575/H): <u>Antes-antes</u> de la construcción, Metro desarrollará un plan de extensión y educación que incluya consultas y aportes continuados de las Tribus Nativas Americanas en el marco de AB 52, <u>profesionales en recursos culturales, que incluyan, entre otros, a arqueólogos calificados, historiadores o historiadores con estudios en arquitectura y otras posibles partes interesadas, tales como sociedades históricas locales posibles.</u> El plan puede incluir exhibiciones o murales visuales/educativos dentro de LAUS, el desarrollo de una aplicación telefónica educativa u otro material educativo publicado o digital que pueda ser usado para informar al público sobre la importancia de Historic Chinatown o el uso anterior y el aspecto sagrado del área en su relación con los Nativos Americanos.</p> <p><i>Indirecto</i></p> <p>HIST-1a Revisión y consulta con la CHC del LAUS de la ciudad de Los Ángeles</p> <p>HIST-1b Documentación similar a los HABS de LAUS: Registro de recursos históricos</p>	

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>HIST-1c Restauración de LAUS del vestíbulo para pasajeros existente (<u>sección oeste del pasaje peatonal</u>)</p> <p>HIST-1d Exhibición educativa de LAUS</p> <p>HIST-2 Consulta con William Mead Homes</p> <p>HIST-5 Sitio arqueológico CA-LAN-1575/H; <u>preparación de un CRMMP</u></p> <p>AES-1 Tratamientos estéticos</p>	
<p>Límite 3.12-B: Causar un cambio adverso Significativo en la importancia de un recurso arqueológico según la definición enunciada en §15064.5.</p> <p><i>Construcción</i></p> <p>El proyecto que se propone resultará en actividades de construcción que generan alteraciones en el suelo en áreas en las que se sabe que está ubicado el Sitio arqueológico CA-LAN-1575/H y en áreas que pueden contener características o sitios arqueológicos históricos o prehistóricos que no se han descubierto.</p> <p><i>Indirecto</i></p> <p>Aumento del acceso a recursos arqueológicos (como artefactos) por parte del personal de construcción que puede llevar al saqueo de</p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Sin impacto</p> <p><i>Indirecto</i> Significativo</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>HIST-5 Sitio arqueológico CA-LAN-1575/H; <u>preparación de un CRMMP</u></p> <p>HIST-6 Desarrollo de un plan de participación pública o extensión <u>para P-19-00-1575 (Sitio arqueológico CA-LAN-1575/H)</u></p> <p><i>Indirecto</i></p> <p>HIST-5 Sitio arqueológico CA-LAN-1575/H; <u>preparación de un CRMMP</u></p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Sin impacto</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
recursos o a actividades de vandalismo.			
<p>Límite 3.12-C: Destrucción directa o indirecta de un recurso paleontológico único, un sitio o una característica geológica única.</p> <p><i>Construcción</i></p> <p>Se espera que las excavaciones para los cimientos y los postes de apoyo que sostendrán el vestibulo de nivel superior y otras estructuras del puente que se propone se extiendan por hasta 100 pies por debajo de la superficie y que potencialmente impacte depósitos paleontológicos sensibles del aluvión cuaternario anterior y el Puente Formation que está debajo de la superficie.</p> <p><i>Indirecto</i></p> <p>El aumento del acceso a fósiles por parte del personal de construcción a través de actividades de construcción puede llevar a saqueo de recursos o a actividades de vandalismo.</p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Sin impacto</p> <p><i>Indirecto</i> Significativo</p>	<p><i>Construcción e indirecto</i></p> <p>PAL-1 Preparar un plan de medidas paleontológicas paliativas (PMP): Se espera que el aluvión cuaternario anterior o Puente Formation, que tienen un alto nivel de sensibilidad, se vean afectados durante la construcción. Un paleontólogo calificado contratado por Metro debe preparar un PMP usando los planes finales de excavación para determinar los lugares en los que estas unidades geológicas recibirán el impacto, y Metro debe implementar el PMP antes de comenzar las actividades de construcción que generan alteraciones de suelo. El PMP debe incluir recomendaciones paliativas para el impacto en los sitios específicos y procedimientos específicos para el monitoreo de construcción y el descubrimiento de fósiles.</p> <p>El PMP debe incluir el requisito de contar con monitoreo paleontológico permanente si las excavaciones se llevan a cabo en la zona del aluvión cuaternario anterior o Puente Formation, con la excepción de las actividades de circulación de pilas. Mientras que las actividades de circulación de pilas para la construcción de cimientos pueden generar un impacto en sedimentos paleontológicamente sensibles debido a la necesidad de que los cimientos se</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Sin impacto</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>establezcan sobre estratos firmes, esta actividad no es conducente al monitoreo paleontológico ya que se destruirían los fósiles durante el proceso de construcción. No se recomienda el monitoreo para excavaciones que solo impactan en el relleno artificial y en el aluvión cuaternario.</p> <p>El PMP debe detallar un protocolo de descubrimiento en caso de que se encuentren recursos de importancia paleontológica durante la construcción. Por ejemplo, el contratista debe detener las actividades de alteración del suelo en el área inmediata (un radio de 25 pies alrededor del descubrimiento), y un paleontólogo calificado debe realizar una evaluación inmediata de la importancia y el tratamiento adecuado de los recursos paleontológicos encontrados según el PMP. En caso de que sea necesario, se deben desarrollar medidas de rescate y medidas paliativas según las directrices estatales y las prácticas recomendadas. Las actividades de construcción pueden continuar en otras áreas del proyecto mientras se lleva a cabo la evaluación y el tratamiento de los recursos paleontológicos descubiertos. Es posible que no se reanude el trabajo en el área del descubrimiento hasta recibir la autorización de un paleontólogo autorizado.</p> <p>PAL-2: Capacitación WEAP: El paleontólogo calificado de Metro debe preparar una capacitación WEAP enfocada en los recursos paleontológicos que será dictada a todo el personal de construcción que genere</p>	

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>alteraciones en el suelo. Todos los trabajadores del sitio tendrán la obligación de completar la capacitación WEAP enfocada en los recursos paleontológicos, incluyendo una revisión de las acciones que se deben tomar en caso de que se descubra un fósil inesperadamente, según lo que se describe en el PMP.</p> <p>PAL-3: Conservación: Los fósiles Significativos que se recuperen durante la construcción deben ser conservados por Metro en perpetuidad en un depósito acreditado, como el Museo de Historia Natural del condado de Los Ángeles. Estos fósiles serán preparados, identificados y catalogados para su conservación (pero no preparados para un nivel de exhibición de cualquiera de los especímenes rescatados) por el paleontólogo capacitado de Metro. Esto incluye la eliminación de todo o de la mayor parte de sedimentos anexos para reducir el volumen del espécimen, aumentar el área de la superficie para aplicar consolidantes y conservantes, ofrecer reparaciones y estabilización de áreas frágiles o dañadas del espécimen y permitir la identificación de fósiles. Todas las notas de campo, fotografías, secciones estratigráficas y otros datos asociados con la recuperación de los especímenes debe ser depositada en la institución que los reciba.</p>	

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p>Límite 3.12-D: Alteración de restos humanos, incluyendo aquellos sepultados fuera de cementerios formales.</p> <p><i>Construcción</i></p> <p>Las actividades de construcción que generan alteración del suelo y están asociadas con el proyecto que se propone ocurrirían en áreas que posiblemente contengan restos humanos.</p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Sin impacto</p> <p><i>Indirecto</i> Sin impacto</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>RH-1: Restos humanos: En caso de que se dé que se encuentren restos humanos o recursos relacionados durante la construcción, tales recursos serán tratados según las regulaciones y normativas estatales y locales para la divulgación, recuperación, reubicación y preservación, según corresponda. Toda construcción que afecte el sitio del descubrimiento debe cesar inmediatamente hasta que se contacte al forense del condado (dentro de las 24 horas del descubrimiento de lo que potencialmente sean restos humanos, según los requisitos de las Directrices CEQA, Sección 15064.5[e]) y los restos humanos sean evaluados por el forense del condado para determinar la naturaleza de los restos y la causa de muerte. El forense del condado determinará si los restos están sujetos a su autoridad en 2 días hábiles desde la notificación. El PRC, sección 5097.98 requiere que la zona inmediatamente vecina al sitio donde ocurrió el descubrimiento no esté sujeta a más alteraciones y que sea protegida adecuadamente según los estándares arqueológicos y culturales generalmente aceptados. También es necesario que las actividades futuras tengan en cuenta la posibilidad de entierros múltiples. Si se determina que los restos son de origen nativo americano, el forense debe ponerse en contacto con NAHC vía telefónica dentro de las 24 horas. Se solicitará a NAHC que determine quienes son los descendientes más</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Sin impacto</p> <p><i>Indirecto</i> Sin impacto</p>

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>probables y que estos reciban notificación. En caso de que no sea posible identificar los restos, se establecerán procedimientos para el entierro dentro de las 48 horas luego de recibir la notificación. Todas las partes involucradas deben asegurarse de que los restos sean tratados de forma respetuosa y que se sigan todas las leyes locales, estatales y federales que correspondan. Este protocolo de descubrimiento debe estar incluido en el CRMMP.</p>	
<p>Límite 3.12-E: Causar un cambio adverso Significativo en la importancia de recursos culturales tribales según la definición de §21074.</p> <p><i>Construcción</i></p> <p>Las actividades de construcción que generan alteración del suelo en cualquiera de las fases del proyecto que se propone incluyen componentes que conllevarán excavaciones en áreas que potencialmente contengan Recursos culturales tribales CA-LAN-1575/H ya que las áreas están relacionadas con grupos que habitaron en área en el periodo nativo americano.</p> <p><i>Indirecto</i></p> <p>Aumento del acceso a recursos culturales tribales (como artefactos o</p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Sin impacto</p> <p><i>Indirecto</i> Significativo</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>HIST-5 Sitio arqueológico CA-LAN-1575/H; <u>preparación de un CRMMP</u></p> <p>HIST-6 Desarrollo de un plan de participación pública o extensión para P-19-001575 (Sitio arqueológico CA-LAN-1575/H)</p> <p>TCR-1 <i>Monitoreo nativo americano:</i> Para asegurar que los TCR sean tratados con una dignidad cultural adecuada, Metro empleará a un monitor nativo americano para que esté presente en todas las fases del trabajo que presenten el potencial de impactar el sitio arqueológico CA-LAN-1575/H. También se debe contar con la presencia de un monitor nativo americano en todas las fases del trabajo que presenten el potencial de impactar otros recursos arqueológicos que no se hayan descubierto y que estén relacionados con los depósitos arqueológicos etnohistóricos o prehistóricos. El monitor nativo americano debe ser seleccionado de un grupo tribal con</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Sin impacto</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p>elementos sagrados) por parte del personal de construcción que puede llevar al saqueo de recursos o a actividades de vandalismo.</p>		<p>lazos ancestrales en esta ubicación y estará presente junto con el monitoreo arqueológico. El CRMMP guiará el monitoreo nativo americano e incluirá detalles del descubrimiento potencial de depósitos, restos humanos u otros recursos sensibles arqueológicos etnográficos o prehistóricos que no hayan sido descubiertos.</p> <p><i>Indirecto</i></p> <p>HIST-5 Sitio arqueológico CA-LAN-1575/H; <u>preparación de un CRMMP</u></p>	
<p>Sección 3.13 Servicios públicos</p>			
<p>Límite 3.13-A: Resulta en impactos físicos adversos Significativos asociados con la disposición de instalaciones gubernamentales nuevas o físicamente alteradas, la necesidad de instalaciones gubernamentales nuevas o físicamente alteradas para poder mantener tasas de servicio y tiempos de respuesta aceptables y otros objetivos de desempeño para cualquiera de los servicios públicos. La construcción de tales instalaciones causaría impactos ambientales Significativos.</p> <p>i. Protección contra incendios</p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>TR-1 Preparar un plan de tránsito para construcción</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>

Tabla ES-2. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p>ii. Protección de la policía</p> <p><i>Construcción</i></p> <p>El aumento de la congestión de tráfico causado por vehículos de construcción e interrupciones en los accesos, como cierres de caminos o construcción de caminos, pueden afectar los tiempos de demora de las respuestas de emergencia.</p>			

Notes:

AB=Lista de materiales de montaje; BMP=mejores prácticas de gestión; Caltrans=Departamento de Transporte de California; CARB=Junta de Recursos del Aire de California; CBC=Código de Construcción de California; CCR=Código de Regulaciones de California; CDFW=Departamento de Pesca y Vida Silvestre de California; CEQA=Ley de Calidad Ambiental de California; CFR=Código de Regulaciones Federales; CGP=permiso general para construir; CHC=Comisión del Patrimonio Cultural; CHSRA= Autoridad del Tren de Alta Velocidad de California; CIH=higienista industrial certificado; CRMMP=Plan de administración y medidas paliativas para un recurso cultural; DTSC=Departamento de Control de Sustancias Tóxicas; EIR=informe de impacto ambiental; ESA=evaluación ambiental del sitio; HABS=encuesta de edificios históricos de América; HACLA=Autoridad de Viviendas de la Ciudad de Los Angeles; HCM=Monumento cultural histórico; HMMP= plan de gestión de materiales peligrosos; LABOE=Agencia de ingeniería de la Ciudad de Los Ángeles; LADOT=Departamento de Transporte de la Ciudad de Los Ángeles; LAHCM=Monumento cultural histórico de Los Angeles; LAUS=Los Angeles Union Station; LOSSAN=Los Angeles-San Diego-San Luis Obispo; LUC=pacto de uso de la tierra; MBTA=Ley del Tratado de Aves Migratorias; MOU=memorando de acuerdo; NAHC=Comisión para la Herencia Nativa Americana; NO_x=óxidos de nitrógeno; NPDES=Sistema Nacional de Eliminación de Descargas Contaminantes; OHR=Oficina de Recursos Históricos; OSHA=Administración de Salud y Seguridad Ocupacional; PAH=hidrocarburos aromáticos policíclicos; PMP=plan de medidas paliativas en materia de paleontología; PRC=Código de Recursos Públicos; ROW=derecho de vía; RWQCB=Junta Regional para el Control de Calidad del Agua; SCAQMD=Distrito para la Administración de la Calidad del Aire de la Costa Sur; SCORE=Expansión ferroviaria optimizada del Sur de California; SCRRA=Autoridad ferroviaria regional del sur del Sur de California; SWPPP=plan de prevención de contaminación de las aguas pluviales; TMP=plan de gestión del tráfico; TPH=hidrocarburos totales de petróleo; UBC=Código Uniforme de la Construcción; USFWS=Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los Estados Unidos; WB=dirección este y oeste; WEAP=programa de concientización ambiental para los trabajadores.